

Dossier d'opportunité

Chauffeur taxi (H/F)

Service Études et Statistiques
Juin 2020

Service Études et Statistiques de Bruxelles Formation
Secrétariat au 02/371.74.13 ou personnes de contact :
f.romano@bruxellesformation.brussels / e.ugeux@bruxellesformation.brussels

Table des matières

I.	Introduction.....	4
A.	Structure du dossier d’opportunité	4
B.	Les fonctions du transport de personnes par véhicule léger en Région bruxelloise	5
II.	Analyse des données sectorielles.....	6
A.	Délimitation des indicateurs sectoriels.....	6
B.	Emploi salarié.....	6
1.	Nombre d’unités locales d’établissement de travailleurs.....	6
2.	Nombre de salariés	7
III.	Analyse des indicateurs métiers.....	8
A.	Offres d’emploi et réserves de main d’œuvre chez Actiris.....	8
1.	Description de la main-d’œuvre inscrite chez Actiris	9
2.	Description des offres d’emploi publiées chez Actiris	9
3.	Caractère critique de la fonction.....	10
B.	Offres d’emploi parues sur les sites d’emploi	10
C.	Offre de formation et d’enseignement en Région bruxelloise	11
IV.	Analyses qualitatives	13
A.	Dans la presse : un secteur sur les dents.....	13
1.	Des nouveaux acteurs connectés.....	13
2.	Secteur sous tension	14
3.	Aux tribunaux... ..	15
4.	... et en dehors des tribunaux	16
5.	Un plan taxi	16
B.	En attendant le plan taxi, l’arrêté du 4 avril 2019.....	17
C.	Depuis l’arrêté du 4 avril 2019 : toujours en attente du plan taxi.....	21
1.	Quelques réactions aux modifications de l’ordonnance	21
2.	Nouvelle législature et relance du plan Taxi	22
3.	Aux dernières nouvelles	23
D.	Conclusions à l’issue de la phase exploratoire.....	24
V.	Conclusion et mesures préconisées	27
VI.	Références	32

I. Introduction

Objectifs et délimitation du dossier d'opportunité

Le dossier d'opportunité a pour objectif d'aider à la prise de décisions concernant l'opportunité de mettre en place une nouvelle formation, de maintenir une formation existante ou de restructurer une offre de formation. Les dossiers d'opportunité alimentent les discussions menées dans le cadre du développement de l'offre de formation, notamment en analysant les indicateurs économiques et le contexte institutionnel du secteur visé par la formation, en étudiant sa place dans l'offre de formation existante et en examinant la plus-value qu'elle offrirait par rapport aux besoins sur le marché de l'emploi bruxellois.

Un dossier d'opportunité concerne un métier ou un groupe de métiers proches inscrits dans un secteur particulier. Il est réalisé sur base d'une demande précise qui est discutée préalablement. Ce dossier concerne le métier de chauffeur de taxi (H/F). Il s'inscrit dans le cadre d'une interrogation de la part des responsables du centre BF logistique de maintenir et/ou de développer cette filière de formation notamment compte tenu des évolutions économiques et institutionnelles touchant ce secteur en Région bruxelloise.

Dans son volet quantitatif, le dossier d'opportunité mobilise des données provenant de diverses sources, tant en matière de formation que d'emploi. Pour cela, Bruxelles Formation s'assure de la collaboration de view.brussels pour le calcul des données économiques sectorielles, celui des taux de sorties positives et les informations relatives aux offres d'emploi publiées chez Actiris.

A. Structure du dossier d'opportunité

L'analyse d'opportunité est réalisée sur base d'informations récoltées selon deux approches :

- **l'approche quantitative**, qui est utilisée pour dresser une image et une analyse du contexte économique dans lequel la fonction prend place et pour approcher les données propres au métier étudié (notamment la réserve de main-d'œuvre inscrite chez Actiris, les offres publiées chez Actiris et leur satisfaction, les offres d'emploi publiées sur les sites de recrutement et l'offre de formation existante à Bruxelles et en lien direct ou indirect avec le métier). Ces éléments font l'objet des deux premières parties du dossier (indicateurs sectoriels et indicateurs métier) ;
- **l'approche qualitative**, qui est utilisée plus spécifiquement pour ce dossier d'opportunité dans une perspective exploratoire. Elle vise à dresser un état des lieux circonstancié du contexte institutionnel et politique qui cadre le secteur. Elle s'appuie pour cela sur une revue de presse thématique, une analyse du cadre législatif ainsi que sur des entretiens individuels avec des acteurs institutionnels. La phase exploratoire a pour objectif de dégager les enjeux-clés de la formation concernant le métier étudié. Cette analyse qualitative spécifique fait l'objet de la troisième partie de ce dossier.

Les deux approches sont complémentaires et utilisées conjointement pour formuler les propositions qui sont exposées en guise de conclusion du dossier.

B. Les fonctions du transport de personnes par véhicule léger en Région bruxelloise

La fonction de chauffeur taxi est à rattacher aux métiers du transport de personnes au moyen d'un véhicule motorisé nécessitant le permis B. Elle est en accroche avec la fiche N4102 de la classification ROME V3 (conduite de transport de particulier). Cette dernière recense 17 appellations (dont « chauffeur » et « conducteur » de taxi) contribuant au même objectif métier, à savoir : « *la réalisation de transport de personnes au moyen d'un véhicule léger (capacité de moins de neuf personnes), selon la réglementation routière, les règles de sécurité des biens et des personnes, et les impératifs de délai et de qualité* ».

La fiche ROME V3 assigne également cet objectif métier au chauffeur et conducteur VTC (voiture de tourisme avec chauffeur, également appelé VLC, voiture de location avec chauffeur). Ces derniers ont notamment pris de l'importance à Bruxelles depuis l'implantation des activités de plateforme, dont la société américaine Uber, dans le courant des années 2010 (voir chapitre IV du présent rapport).

Par ailleurs, le Service francophone des Métiers et des Qualifications a travaillé en 2018 à une étude préliminaire destinée à établir des référentiels dans les métiers de la conduite rémunérée sur routes. Tant pour les chauffeurs taxi que pour les chauffeurs VLC, ils ont identifié, pour leur exercice, les activités-clés générales qui suivent (en accroche avec le code ROME V3 précité) :

1. transporter des passagers ;
2. prester des services vis-à-vis des passagers ;
3. maintenir le véhicule en bon état de marche ;
4. réaliser les contrôles et les travaux administratifs ;
5. prendre les mesures en cas d'urgence, de panne ou d'accident.

II. Analyse des données sectorielles

Situation et évolution du secteur pouvant être mis en relation avec les métiers de chauffeur taxi et de chauffeur VLC

Les données qui suivent brossent un tableau de la situation économique et de l'évolution du principal secteur dans lequel les métiers de chauffeur taxi et chauffeur VLC s'exercent.

A. Délimitation des indicateurs sectoriels

Les données étudiées sont celles rassemblées et communiquées par l'ONSS (Office national de Sécurité sociale). Pour l'analyse de la Région bruxelloise, les données ont fait l'objet d'un traitement et d'une communication de view.brussels.

Pour circonscrire le champ d'étude, une extraction a été réalisée sur base de la *nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté européenne (version belge)* (NACE-BEL 2008). La division et la sous-classe suivantes ont été retenues comme pouvant être mises en lien avec l'objet d'étude :

Secteur	Division		Sous-classe	
Transport et entreposage	49	Transports terrestres et transport par conduites	49.320	Transport de voyageurs par taxis

Outre l'activité de transport de voyageurs par taxi, la sous-classe 49.320 comprend également « *les autres types de locations de voitures particulières avec chauffeur* ». Elle ne comprend pas les autres types de taxis (maritimes ou aériens) et le transport par ambulances.

B. Emploi salarié

Les données qui suivent sont issues des statistiques décentralisées des postes de travail de l'ONSS. Ces statistiques permettent de se faire une idée du nombre d'unités locales d'établissement de travailleurs au sein d'une région, d'une province ou d'un arrondissement déterminé. Elles sont établies sur la base des unités d'établissement (ou unités locales) des entreprises où les travailleurs sont occupés. Pour cette raison, elles permettent difficilement de tirer des conclusions sur l'évolution des entreprises proprement dites, en particulier des (très) petites et moyennes entreprises. Les chiffres sont ceux de la Région bruxelloise (de 2013 à 2017) et des deux provinces de Brabant (de 2013 à 2017). 2017 est la dernière année actuellement disponible auprès de view.brussels.

1. Nombre d'unités locales d'établissement de travailleurs

	2013	2014	2015	2016	2017
Région bruxelloise	256	278	286	313	341
Brabant flamand	98	99	96	114	126
Brabant wallon	33	33	36	41	44

Tableau 1 : nombre d'unités locales d'établissement de travailleurs – Transport de voyageurs par taxis (NACEBEL 49.320)
(Données ONSS – Calculs view.brussels)

Tant à Bruxelles que dans les deux Brabants, le nombre d'établissements de travailleurs ayant pour activité économique le transport de voyageurs par taxis et/ou la location de voitures particulières avec chauffeur est en augmentation entre 2013 et 2017. L'augmentation est surtout marquée à Bruxelles (+85 établissements) et en Brabant flamand (+28 établissements). Par rapport au Brabant flamand, le nombre d'établissements en lien avec cette activité économique est toujours trois fois moindre en Brabant wallon. Cette différence peut s'expliquer par la présence en Brabant flamand de la zone aéroportuaire et de l'activité de transport de voyageurs qu'elle implique.

En ce qui concerne **la taille des entreprises**, les unités locales d'établissement de travailleurs inscrites dans cette activité à Bruxelles et dans les deux provinces de Brabant en 2017 se répartissent comme suit :

	Moins de 5	5 à 9	10 à 49	50 à 499	500 à 999	Plus de 1000
Région bruxelloise	270	35	34	2	0	0
Brabant flamand	87	16	21	2	0	0
Brabant wallon	32	7	5	0	0	0

Tableau 2 : taille des unités locales d'établissement de travailleurs en 2017 – Transport de voyageurs par taxis (NACEBEL 49.320) (Données ONSS – Calculs view.brussels)

Tant à Bruxelles que dans les deux provinces de Brabant, aucune entreprise employant 500 travailleurs ou plus n'existe. En Région bruxelloise, près de 80% des entreprises sont de petite taille (moins de 5 travailleurs). Par ailleurs, 34 entreprises présentent à Bruxelles (10%) emploient entre 10 et 49 travailleurs. En proportion, cette dernière classe est légèrement plus importante en Brabant flamand (21 sur 126 soit 16,7%).

Notons qu'à Bruxelles, le nombre d'entreprises de petite taille (moins de 5 travailleurs) est en augmentation constante sur la période étudiée (187 en 2013 et 270 en 2017). C'est d'ailleurs l'augmentation de cette classe qui influence le plus fortement l'augmentation globale entre 2013 et 2017 du nombre d'entreprise actives dans le transport de voyageurs par taxis.

2. Nombre de salariés

	2013	2014	2015	2016	2017
Région bruxelloise	1 640	1 742	1 728	1 709	1 722
Brabant flamand	787	802	751	773	789
Brabant wallon	124	127	138	150	172

Tableau 3 : nombre de salariés – Transport de voyageurs par taxis (NACEBEL 49.320) (Données ONSS – Calculs view.brussels)

Le nombre de salariés actifs dans le secteur étudié a augmenté à Bruxelles entre 2013 et 2014 (+6,2%). Il était depuis en diminution jusque 2016 et s'est stabilisé à 1.709 salariés en 2016 et 1.722 en 2017. Ce nombre est stable en Brabant flamand (entre 751 et 789 salariés) et en augmentation constante en Brabant wallon (de 124 salariés en 2013 à 172 en 2017, soit une augmentation de 38,7%).

III. Analyse des indicateurs métiers

Offres d'emploi et réserve de main d'œuvre chez Actiris, caractère critique de la fonction, offres d'emploi publiées et offres de formation disponibles

Ce chapitre est consacré à l'analyse précise des données disponibles sur la fonction de chauffeur taxi (et apparenté). Les métiers répertoriés chez Actiris et décrits ci-dessous en termes d'offres d'emploi et de réserve de main d'œuvre sont :

- chauffeur de taxi (permis B) (code professionnel 6-41.20) ;
- chauffeur permis B, BE (transport de personnes) (code professionnel 6-41.23).

A. Offres d'emploi et réserves de main d'œuvre chez Actiris

Le tableau qui suit présente des données issues des bases de données d'Actiris, notamment :

- **La réserve de main d'œuvre (RMO)** : nombre de personnes inscrites dans ce métier dans le courant de l'année écoulée.
- **Les offres d'emploi reçues (OE reçues)** : nombre d'offres publiées par des employeurs par le biais d'Actiris. Ce nombre ne contient ni les offres Eures, ni celles en interim. Une offre est dite ordinaire quand elle ne s'inscrit pas dans le cadre d'un dispositif d'aide à l'emploi.
- **Taux de satisfaction** : il représente la proportion des offres clôturées, sachant qu'une offre est considérée comme telle si elle est annulée ou satisfaite.

Concernant les données de RMO présentées ci-dessous, celles-ci ne sont pas exclusives ce qui signifie qu'un même chercheur d'emploi peut avoir été inscrit au moins une fois dans les deux codes analysés.

6-41.20 Chauffeur de taxi (permis B)	2015	2016	2017	2018	2019
RMO	362	395	408	427	388
OE reçues	120	39	50	35	22
OE satisfaites	114	26	34	17	Indisponible
Taux de satisfaction en %	95,0%	66,7%	68,0%	48,6%	Indisponible

Tableau 4 : données Actiris pour la fonction chauffeur de taxi (permis B) 2015-2019 – Calculs view.brussels

De 2015 à 2019, la fonction de chauffeur de taxi se caractérise par une réserve de main d'œuvre qui se maintient au-dessus de 360 inscrits et rassemble en moyenne 396 chercheurs d'emploi. Les offres d'emploi publiées dans cette fonction, tout comme leur satisfaction, sont en forte diminution sur la période étudiée.

6-41.23 Chauffeur permis B, BE (transport de personnes)	2015	2016	2017	2018	2019
RMO	Non existant	Non existant	76	579	629
OE reçues	Non existant	Non existant	22	409	49
OE satisfaites	Non existant	Non existant	16	385	Indisponible
Taux de satisfaction en %	Non existant	Non existant	72,7%	94,1%	Indisponible

Tableau 5 : données Actiris pour la fonction Chauffeur permis B, BE (transport de personnes)
2015-2019 – Calculs view.brussels

La fonction de chauffeur permis B, BE (transport de personnes) n'est existante chez Actiris que depuis 2017. Les inscrits dans la réserve de main-d'œuvre sont en très forte augmentation entre 2017 et 2018 et en augmentation plus modérée entre 2018 et 2019 (de 579 à 629 chercheurs d'emploi). Le nombre d'offres d'emploi publiées dans cette fonction semble très variable (409 offres en 2018 contre seulement 22 en 2017 et 49 en 2019). Globalement, la volatilité des données disponibles dans ce code professionnel ne permet pas de tirer des conclusions fiables quant à l'évolution de l'offre et de la demande d'emploi chez Actiris.

1. Description de la main-d'œuvre inscrite chez Actiris¹

La description qui suit se base sur le métier agrégé de conducteur de véhicules légers (transport de personnes). Celui-ci rassemble les métiers de chauffeur d'entreprise (voitures particulières, minibus), chauffeur de corbillard (transport funéraire), chauffeur de direction et chauffeur de taxi. Ce regroupement est donc différent de ceux qui concernent la réserve de main-d'œuvre présentés dans les tableaux 4 et 5. Pour cette catégorie, Actiris a identifié 642 chercheurs d'emploi uniques inscrits en 2018.

La quasi-totalité de ceux-ci sont des hommes (98%). 38% sont âgés de moins de 50 ans et plus. Cette dernière proportion est supérieure à la représentation de cette classe d'âge pour l'ensemble des chercheurs d'emploi inscrits chez Actiris (26%). Notons que les classes d'âge inférieures à 30 ans sont faiblement représentées dans ce métier (seulement 2% pour les moins de 25 ans et 6% pour les 25-29 ans). 98% des inscrits dans ce métier ont un niveau d'enseignement faible ou moyen. Comme pour l'ensemble des chercheurs d'emploi inscrits chez Actiris en 2018, la moitié des candidats à ce métier était en inactivité professionnelle depuis 2 ans ou plus.

2. Description des offres d'emploi publiées chez Actiris

Comme pour la main d'œuvre inscrite chez Actiris, la description qui suit se base sur le métier agrégé de conducteur de véhicules légers (transport de personnes). Celui-ci reprend les mêmes métiers que précités (chauffeur d'entreprise, chauffeur de corbillard, chauffeur de direction et chauffeur de taxi) et diffère donc également des regroupements qui concernent les offres d'emploi présentés dans les tableaux 4 et 5. Pour cette catégorie, Actiris a identifié 541 offres d'emploi publiées en 2018.

La majorité de ces offres (90%) ne demandaient pas de qualification initiale spécifique. 82% d'entre elles proposaient un contrat à durée déterminée (contre seulement 36% pour

¹ La répartition des chercheurs d'emploi inscrits dans la fonction de conducteur de véhicules légers (transport de personnes) tout comme la description des offres d'emploi publiées dans ce métier sont disponibles sur le site web www.imtb.actiris.be.

l'ensemble des offres publiées par Actiris). Enfin, 95% d'entre elles proposaient un emploi à temps plein (contre 79% pour l'ensemble des offres publiées par Actiris).

3. Caractère critique de la fonction

Annuellement, view.brussels relève et qualifie les fonctions critiques en Région bruxelloise. Une fonction est considérée comme telle si :

- elle regroupe un minimum de 20 offres d'emploi reçues ;
- son taux de satisfaction est inférieur à la moyenne de l'ensemble des offres ;
- sa durée d'ouverture est supérieure à la médiane de l'ensemble des offres.

Une fois que la fonction remplit les trois critères simultanément, elle est reprise dans une liste qui est soumise au service employeur d'Actiris et aux fédérations patronales. Ceux-ci qualifient et commentent les pénuries et ajoutent éventuellement d'autres fonctions qui ne remplissent pas nécessairement les conditions statistiques ci-dessus.

Selon ces critères, la fonction de chauffeur taxi apparaît pour la première fois comme critique en 2018. Elle est à ce titre qualifiée de fonction critique émergente. Elle est identifiée comme telle en raison de critères qualitatifs (les compétences des chercheurs d'emploi sont en inadéquation avec les attentes des employeurs) et en lien avec les conditions de travail (celles-ci, perçues comme défavorables, n'encouragent pas les chercheurs d'emploi à s'insérer dans la fonction).

L'approche qualitative de l'OBEF apporte les éléments explicatifs suivants² :

« La principale barrière au recrutement est le faible taux de réussite des candidats chauffeurs aux tests comportementaux organisés par la direction des taxis de Bruxelles Mobilité. Il s'agit de juger globalement la capacité des candidats à faire face à des situations comportementales de base (flexibilité, confiance, résistance au stress, respect, tolérance, attitude orientée vers le client...). La réussite aux tests comportementaux constitue une étape indispensable à la poursuite d'une formation. Enfin, la dévalorisation de l'image de ces métiers à laquelle il convient d'ajouter les conditions de travail pénibles (hyper flexibilité, longues prestations horaires, salaires moyens, difficile conciliation entre vie privée et vie professionnelle) expliquent que peu de jeunes ressentent la vocation du métier. Les chauffeurs sont en outre de plus en plus inquiétés par le phénomène de dumping social qui menace leur emploi. »

B. Offres d'emploi parues sur les sites d'emploi

L'analyse des offres disponibles sur les sites de recherche d'emploi (Forem, reference.be, optioncarriere.be et indeed.be) n'est pas concluante. Sur la période sondée, entre le 1 janvier et le 15 mars 2020, 24 offres ont été relevées mais une seule concernait un emploi en Région bruxelloise (les autres concernaient majoritairement la Région flamande et de manière moins marquée la Région wallonne, plus précisément Charleroi).

Globalement, les offres publiées sont relativement brèves et centrées autour des compétences de base du métier (conduite, assistance au client, attention à la conformité administrative du véhicule). Le critère de possession du permis B est souvent complété d'une

² Actiris. View.brussels, *Analyse des fonctions critiques en région de Bruxelles-Capitale en 2018*, Bruxelles, 2019, p. 62-63.

expérience minimum de conduite (entre 2 et 5 années). Il est cependant intéressant de relativiser cette exigence, sachant que l'entame du parcours pour l'accès à la profession de chauffeur de taxi est elle-même conditionnée à la détention du permis B depuis au moins trois ans. L'expérience proprement dite dans le métier n'est pas nécessairement explicite. Une attestation médicale et un certificat de bonne vie et mœurs (voire un extrait du casier judiciaire vierge) est toujours demandé. Enfin, notons que l'offre relevée en Région bruxelloise stipule explicitement la collaboration avec le service Uber et impose la possession d'un véhicule pour l'exercice de la fonction.

C. Offre de formation et d'enseignement en Région bruxelloise

Une offre de formation unique destinée aux francophones est disponible en Région bruxelloise³. Celle-ci est dispensée par Bruxelles Formation par l'intermédiaire de son pôle BF logistique. Elle a pour objectif la préparation aux examens d'admission à la profession organisés par la direction des taxis de Bruxelles Mobilité. Actuellement, trois sessions de cette formation, destinées chacune à 14 chercheurs d'emploi, sont prévues en 2020⁴.

Depuis 2013, les taux de sortie vers l'emploi (minimum 1 mois) observés à l'issue de cette formation sont les suivants⁵ :

Année de sortie	Nb sortants	Nb emploi (minimum 1 mois)	Taux de sortie emploi
2013	47	35	74,5%
2014	112	96	85,7%
2015	202	167	82,7%
2016	94	81	86,2%
2017	63	51	81,0%

Tableau 6 : taux de sortie vers l'emploi (minimum 1 mois) à l'issue de la formation chauffeur de taxi – Années 2013-2017 – Calculs view.brussels

Notons que depuis 2017, on observe pour cette formation un nombre de sortants distincts en diminution (58 en 2018 et 41 en 2019).

L'enquête « Insertion sur le marché du travail à l'issue des formations professionnelles » organisées annuellement par Bruxelles Formation apportent davantage d'éléments qualitatifs propres à ce produit de formation. Les données suivantes portent les répondants de l'enquête 2019 (sortis dans le courant de l'année 2017).

Les répondants ayant travaillé à l'issue de leur formation (28 sur 33 répondants) ont été en occupation professionnelle pendant une moyenne de 8,5 mois. 26 ont obtenu un emploi à temps plein et 18 ont obtenu un contrat à durée indéterminée. 22 répondants déclarent avoir occupé un emploi en lien avec la formation suivie et 21 déclarent que la formation suivie leur a été utile dans l'exercice de l'emploi obtenu. La satisfaction moyenne pour l'emploi obtenu

³ Une offre similaire est prise en charge par le VDAB pour le public néerlandophone.

⁴ Bruxelles Formation (2020), *Cadre Commun de programmation de l'offre de formation professionnelle à Bruxelles*.

⁵ Les données sont issues des indicateurs à responsabilité partagée entre Bruxelles Formation et Actiris et plus précisément l'indicateur 2 « taux de sortie vers l'emploi à l'issue des formations professionnalisantes ». Elles sont calculées sur base de données administratives transmises par l'ONSS (Dimona et DMFA).

était de 7 sur une échelle de 10. La quantité de travail à accomplir et le nombre de jours de congé sont les items rassemblant le moins de satisfaction de la part des 28 répondants.

IV. Analyses qualitatives

Revue de presse, contexte institutionnel et impacts sur le métier

La partie qualitative propose une approche exploratoire du secteur, de ses évolutions et de ses enjeux actuels en lien avec la formation de chauffeur de taxi. Un premier point porte sur une synthèse des articles parus au cours des deux dernières années dans la presse. Cette synthèse a pour but de cerner au mieux le contexte du secteur bruxellois en matière de transport de personnes. En écho direct avec le premier point, le deuxième détaille les modifications législatives les plus récentes à ce jour, soit celles introduites par l'arrêté du 4 avril 2019, et propose une analyse plus fine de ses impacts sur l'offre de formation. Le troisième point regroupe toutes les informations parues après l'entrée en vigueur de cet arrêté. Enfin, la partie qualitative se termine sur une conclusion qui reprend les grands éléments en lien direct avec une réflexion sur l'offre de formation de BF logistique ainsi que les perspectives en matière d'approfondissement.

A. Dans la presse : un secteur sur les dents

La synthèse regroupe les articles parus dans la presse nationale et bruxelloise au cours des années 2018 et 2019, ainsi que de janvier à mars 2020. Au total, ont été retenus 21 articles renvoyant à la thématique de « chauffeurs de taxi ». Ils permettent de rendre compte de l'intense instabilité du secteur ainsi que les différents enjeux auxquels le politique tente de répondre au travers de son pouvoir législatif.

1. Des nouveaux acteurs connectés

Depuis plusieurs années déjà, le secteur d'activité de transport rémunéré de personnes (taxi et voiture de location avec chauffeur) est déstabilisé par l'arrivée d'acteurs inédits sur le marché : Uber ainsi que, dans une moindre mesure, Heetch et Husk.

À travers une série d'innovations, ils lancent une véritable révolution dans le secteur. Parmi celles-ci, notons l'introduction d'une plateforme en ligne (Platform rider association, PRA) qui prend le rôle d'intermédiaire entre les chauffeurs et les passagers, tous préalablement inscrits, ainsi que l'instauration d'une tarification dynamique, passant par une stimulation de la demande lors des heures creuses et une majoration des prix lorsque la demande est trop élevée pour le nombre de chauffeurs (« pour garantir la fiabilité du service », selon Joost Verdiesen, CEO d'Uber Belgique, L'Echo, 17/03/2018). Côté chauffeurs, l'application leur propose une nouvelle façon de travailler, en leur permettant de « devenir leur propre patron », tout en bénéficiant d'un soutien (conseils, assistance, etc.). En contrepartie de ces services, Uber perçoit 20% des chauffeurs utilisant la plateforme et fixe une grille tarifaire de base.

Dans L'Echo, Wirtz considère le point de vue de l'utilisateur et ne relève que des avantages appuyant le succès actuel de l'application : prix plus bas, mais aussi service amélioré, chauffeurs plus sympathiques et meilleures voitures (L'Echo, 02/05/2018). Les représentants du secteur sont, quant à eux, clairement hostiles à ce nouveau type de concurrent : ils

affirment que ce serait le principe de plateforme lui-même qui aurait mis le « désordre » régnant sur le secteur (L’Echo, 17/03/2018)⁶.

2. Secteur sous tension

Si les taxis peuvent difficilement protester contre la modernisation du secteur ou contre la mise en place de plateforme, ils condamnent cependant fermement « des actes de concurrence déloyale en violation des législations sociale et régionale » qu’aurait commis Uber (L’Echo, 16/07/2018).

Et, en effet, la concurrence est vécue de façon pressante par les taxis car le service proposé par Uber ravive les critiques à leur égard. On affirme ainsi que « les taxis sont chers et peu flexibles » et complète, dans la foulée, « d’où la facilité d’Uber de leur tailler des croupières » (L’Echo, 17/03/2018). Un propos que l’administration confirme elle-même en entretien : en raison d’une réglementation et d’une taxation moindres (Sabam, taxes de circulation, société de centrale téléphonique, infrastructure, etc.), « un chauffeur gagne actuellement plus à travailler chez Uber, même si c’est plus risqué puisque tout dommage occasionné en service est à sa charge ». Le transport rémunéré de personnes, a fortiori les taxis, est effectivement fortement réglementé par les décideurs politiques régionaux. À ce titre, par exemple, la licence fait partie des objets incontournables de ce cadrage légal.

D’aucuns vont plus loin dans la critique du service taxi : « les crises de colères lancées par les chauffeurs de taxi » ne sont pas tant à adresser à Uber ou Heetch, mais au système : c’est avant tout « la régulation (qui) les retient » (L’Echo, 20/05/2018). Toujours dans le même article, les taxis traditionnels, enfermés dans un carcan de licences, de délais d’attente plus ou moins longs pour le client et de prix élevés, seraient condamnés à disparaître, de la même manière que « la plupart des vieilles industries meurent parce qu’elles ne répondent tout simplement pas aux besoins de la génération actuelle de consommateurs » (L’Echo, 20/05/2018, p.13).

De son côté, l’activité des plateformes, si elle se rattache bien au transport de personnes, ne rentre pas a priori dans les catégories de statut pensées par le pouvoir politique. Ainsi, le respect du texte-cadre n’est pas indispensable à la réalisation de l’activité, un contournement dont les plateformes ne se sont pas privées au moment de leur arrivée sur le marché.

En devenant, de par son succès, un acteur important dans le domaine du transport de personnes, Uber entache également la cohésion du secteur et de son positionnement par rapport aux initiatives du politique. Ainsi, le secteur et Uber ne sont pas d’accord sur l’évolution du secteur et les stratégies à adopter sur le territoire bruxellois. D’un côté, les représentants des taxis plaident pour le maintien d’un numerus clausus sur les licences distribuées et ce, au nom de la rentabilité mais aussi, ainsi que l’affirme la GTL, « pour contrôler le nombre de chauffeurs et leur garantir un revenu décent » (L’Echo, 17/03/2018). De l’autre, Uber estime que l’offre peut encore se développer à Bruxelles, considérant « (qu’) il y a encore de la marge » (L’Echo, 17/03/2018).

⁶ Comme le soutient un membre de la Direction Transport de Personnes : « Uber cause des dégâts, puisqu’il peut casser les prix, notamment en prenant en même temps plusieurs courses. Pour un même trajet, j’ai payé 34€ en taxi et 12€ en Uber ».

3. Aux tribunaux...

Des acteurs du secteur et du politique ont recouru à plusieurs reprises aux tribunaux dans le but de contrer des applications telles qu'Uber et Heetch et/ou d'empêcher leur développement en dehors des ordonnances-cadres qui régulent le transport de personnes. Dans un premier temps, l'activité de ces acteurs était initialement basée sur le transport de personnes contre rémunération par des particuliers au moyen de leur véhicule personnel. Le secteur a alors obtenu gain de cause et les plateformes ont dû cesser leurs activités⁷. Celles-ci ont ensuite reprises suite à la décision de basculement d'Uber Pop à UberX (en 2015) et de Heetch à Heetch Pro (en 2017) en recourant à des professionnels au moyen d'un véhicule dédié. Leurs opposants n'en ont toutefois pas démordu. Ainsi, en 2018, les ministres Smet et Gosuin, d'une part, et la FEBET, d'autre part, citent à nouveau les plateformes en justice.

Ces actions révèlent le nœud du problème, soit l'enjeu de la qualification du service fourni par ces plateformes et son éventuel rattachement à la réglementation. D'un côté, les plaignants estiment que ces applications, parce qu'elles fournissent un service de transport rémunéré, doivent s'inscrire dans la réglementation-cadre des taxis. De l'autre côté, UberX adapte sa défense en affirmant ne pas proposer ce type de service et en soutenant être un service de location de voiture avec chauffeur (soit un service avec d'autres réglementations, voir point B.). Cette défense ne convainc pas le secteur :

« De facto, Uber propose exactement ce que nous proposons, à savoir un service de taxis. Le secteur des limousines ou de location de voitures avec chauffeur est très réglementé à Bruxelles et n'a rien à voir avec celui des taxis. On ne peut pas appeler un véhicule comme ça : il faut le louer pour trois heures au minimum avec des tarifs très précis. Ce n'est pas du tout ce que fait Uber » (Michel Pêtre, patron des taxis Verts, La Libre Belgique, 04/01/2019)

Après de longs mois d'instruction, le jugement donne gain de cause à Uber : « UberX n'est pas une société de taxi »⁸. Les avocats des plaignants ont fait savoir « (qu') un tel jugement légitime l'évolution progressive vers la dérégulation totale du marché des prestations de services et ce, au détriment des services de taxi ». La FEBET, selon les mots de La Libre Belgique, « a riposté. Et plutôt que de s'attaquer directement au géant américain et à son armada d'avocats, la Fédération a décidé de s'en prendre à huit chauffeurs Uber » (La Libre Belgique, 15/01/2020, p.28).

Ainsi que le déclare le cabinet, « Uber semble respecter la lettre de la loi, mais pas son esprit » (Le Soir, 04/01/2019). Les tribunaux, tenus de faire appliquer la loi, ne peuvent pas affirmer qu'Uber viole la réglementation applicable. En arrière-plan, se perçoit toute la difficulté, pour l'appareil judiciaire, à se saisir d'un acteur que la loi n'avait pas prévu et qui a les capacités d'adapter tant sa forme que sa défense. Face au vide juridique, c'est donc au législatif de réagir pour contrer ce qui est considéré par beaucoup d'acteurs du secteur comme « une illégalité de fait ».

⁷ Concernant Uber Pop, la justice bruxelloise avait estimé qu'Uber Pop réunissait les conditions pour être qualifié de service de taxi et que ce service était contraire aux pratiques du marché (L'Echo, 16/07/2018).

⁸ « Il ne peut être soutenu que le système UberX consisterait à mettre des véhicules à disposition du public sur la voie publique, ce qui est la définition d'un service de taxi » (extrait du jugement rendu, L'Echo, 24/01/19, p.7), à l'appui : le fait qu'Uber ne fournit pas de service de transport, qu'elle n'est propriétaire d'aucun véhicule, qu'elle ne détient ni licence de taxi, ni licence de VLC.

4. ... Et en dehors des tribunaux

En juillet 2018 (Le Soir, 19/07/2018), la Fédération belge de Taxis lance Victor Cab, une application qui propose des services similaires à Uber. L'outil de travail n'est pas ouvert à tous les chauffeurs mais seulement à ceux qui auront fait la demande d'accès à l'application. Cette sortie n'est pas bien reçue par le secteur qui considère cette nouvelle concurrence comme « source de tensions et de multiples rumeurs »⁹.

Or, les tensions sont déjà bien présentes dans le secteur. À Bruxelles, des taximen en colère ont « attaqué plusieurs conducteurs et ont vandalisé leurs voitures » alors que le président de la Fédération des taxis aurait déclaré qu'il pouvait « comprendre leur frustration (cité dans L'Echo, 02/05/2018). Un an plus tard, GTL-Taxi reproche aux pouvoirs régionaux « d'avoir laissé pourrir la situation dans la capitale » (Le Soir, 04/01/2019). En 2020, Fernando Renando, président de l'Association belge des chauffeurs de limousine (ABCL), rend compte également d'une situation difficile (« on risque un vrai bain de sang social », La Libre Belgique, 15/01/2020, p.28). Menaces, montage vidéo « scandaleux », vandalisme... Le climat est loin d'être apaisé.

La pression est forte et tous sont désormais tournés vers la Région et le Ministre Rudi Vervoort qui a la compétence en matière de transport de personnes sous la présente législature. Tous se posent dans l'attente d'une réforme sur le secteur et son encadrement.

5. Un plan taxi

Une réforme en matière de transport de personnes était déjà inscrite parmi les priorités de la précédente législature (2014-2019).

Un plan taxi est présenté en février 2018 par le Ministre Pascal Smet, alors en charge de la Mobilité et des Travaux publics¹⁰. Smet témoigne d'une prise en compte du secteur et de ses tensions en avançant clairement l'objectif de « faire coexister de manière harmonieuse les taxis traditionnels et les plateformes de partage telles qu'Uber » (L'Echo, 23/03/2018). Les mesures-phares proposées sont : une licence propre à chaque chauffeur, la prise en compte du client sur toutes les plateformes ainsi que l'encadrement des tarifs sur réservation (Le Soir Bruxelles-Brabant, 02/02/2018). Ainsi que l'annonce le Ministre : « à l'avenir, chaque service de transport rémunéré de personnes sera considéré comme un service de taxi, mais avec des règles plus souples qu'à l'heure actuelle, qui misent surtout sur la protection du chauffeur et un meilleur service au client » (L'Echo, 02/02/2018, p.6).

Cependant, en mars 2018, alors que le gouvernement a approuvé en première lecture cette nouvelle ordonnance, plusieurs acteurs « s'accordent contre le plan taxi » (L'Echo, 23/07/2018 ; Le Soir, 27/03/2018 ; Le Soir, 04/01/2019) :

- Dès la présentation du projet de réforme, en février 2018, le ministre-Président bruxellois Rudi Vervoort lie la mise en œuvre effective du plan à la condition d'un « accord équilibré défini en concertation avec le secteur ».

⁹ A titre d'exemple : l'interdiction de l'affiliation simultanée à Victor Cab et aux centraux Taxis Verts/ Taxis bleus, perte de véhicules adaptés aux PMR assurés par les Taxis Verts, etc.

¹⁰ Il faut noter que, comme le souligne Le Soir, le Plan taxi tel que présenté n'en est déjà plus à sa première version.

- Le Conseil économique et social bruxellois donne un avis défavorable car le plan doit être étayé par une étude socio-économique du secteur ainsi que par une analyse d'impacts. Cet avis s'accompagne d'une série d'objectivations et de demandes de précision.
- Les chauffeurs de taxi bruxellois s'insurgent et estiment ne pas avoir été écoutés dans leurs revendications au moment de la consultation par le ministre.
- Le PS bruxellois critique le manque de concertation avec le secteur et demande « une garantie service public qui n'est pas présente ».

Presqu'un an est passé depuis l'annonce de Pascal Smet, quand le journal « Le Soir » relance timidement : « on attend le plan taxi » (04/01/2019). Le cabinet, de son côté, se fait discret et suit de près les différents jugements rendus (voir supra). Cela n'empêche cependant pas le Ministre Smet d'annoncer, en janvier, « une refonte en profondeur du secteur afin de créer des conditions équitables pour tous » (l'Echo, 24/01/2019).

B. En attendant le plan taxi, l'arrêté du 4 avril 2019

Malgré le fait que le plan taxi ait été bloqué en 2018, une série de mesures sera introduite par arrêté en fin de législature, le 4 avril 2019 (entrée en vigueur en juillet 2019). Cet arrêté modifie l'ordonnance du 29 mars 2007, soit l'ordonnance-cadre pour les services de taxis et de location de voiture avec chauffeur¹¹.

En tant que service garanti par les pouvoirs publics régionaux, le service de taxi s'y trouve beaucoup plus réglementé et encadré. Si les exploitants des deux services sont soumis à des règles très similaires, l'idée d'une réglementation renforcée se note particulièrement concernant les chauffeurs de taxi, tant au niveau des « conditions » (développées plus bas) que pour les obligations « en service » (documents à avoir à disposition, tenue, manière de prendre en charge, comportements obligatoires et proscrits). À l'inverse, la profession de chauffeur de voiture de location est, elle-même, très peu réglementée : elle ne porte que sur le stationnement et la procédure à suivre au moment de la fin d'une location¹².

Ce sont d'ailleurs les conditions d'obtention du certificat de capacité, soit l'accès à la profession de chauffeur de taxi, qui ont fait l'objet de la quasi-totalité des modifications introduites par l'arrêté du 4 avril 2019 (essentiellement au titre II, section 2, sous-section 1^{ère}). Dans le même temps, d'autres sections n'ont fait l'objet d'aucun changement : dispositions relatives aux exploitants de service de taxis, aux exploitants de service de voitures de location avec chauffeur, aux chauffeurs de voiture de location ainsi que les dispositions relatives aux chauffeurs « en service ».

¹¹ À noter que l'arrêté de 2007 n'est pas la première ordonnance en la matière car celle-ci remonte au 27 avril 1995. 2007 marque toutefois un tournant important dans la réglementation de ce secteur car c'est à ce moment-là que se scindent complètement les deux activités taxi/LVC (abrogation de la section sur les « dispositions communes », distribution des « infractions et sanctions »)

¹² « Art. 82. Les chauffeurs ne peuvent laisser stationner le véhicule ni circuler sur la voie publique ou sur une voie privée visible du public ou accessible au public que si le véhicule est en service pour avoir fait l'objet d'une location préalable au siège de l'entreprise. Art. 83. A la fin de l'exécution de chaque contrat de location, les chauffeurs sont tenus de reconduire le véhicule directement et par la voie la plus rapide au siège de l'entreprise. »

Ainsi, les modifications introduites, parce qu'elles touchent à l'accès à la profession, correspondent à une thématique centrale pour BF logistique. C'est pour cela que ce point propose ici d'analyser de façon approfondie les deux versions de l'arrêté-cadre. Le but est de dégager les différents impacts que les modifications peuvent avoir pour BF logistique et son offre de formation. Il n'est cependant pas exclu que de nouvelles modifications soient amenées avec le futur plan taxi lui-même.

Le tableau ci-dessous présente l'ensemble des conditions que doit remplir un candidat taximan. Ces conditions tracent un parcours composé d'étapes spécifiques par lesquelles le candidat doit passer et auxquelles il doit satisfaire. Sont également relevées des modalités structurantes pour chaque étape. À la suite de ce tableau, les modifications majeures qui soutiennent les étapes du parcours d'accès sont reprises et développées. Un éclairage plus pratique est également ajouté sur base de la communication officielle de Bruxelles Mobilité ainsi que de la publication par le GTL-Taxi du 24 juillet 2019 (« Nouveautés à Bruxelles et en Wallonie pour obtenir l'accès à la profession Taxi ou LVC »).

Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 mars 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeurs		Modifications introduites par l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale du 4 avril 2019 (entrée en vigueur le 1 ^{er} juillet 2019)	
Étapes	Modalités	Étapes	Modalités
0. Présentation à l'Administration	Le candidat présente son certificat de bonnes conduite, vie et mœurs et reçoit les informations concernant la présentation des tests comportementaux	1. Séance d'information	Organisée soit par la Région, soit par un organisme préalablement désigné par le Ministre
		<ul style="list-style-type: none"> • Si participation, réception d'un « visa d'assistance » 	
1. Tests comportementaux	« Au près d'un organisme désigné par l'Administration et apte à organiser des tests de personnalité destinés à des chauffeurs de véhicules en contact avec le public » (anciennement art.13)	2. Tests de sélection professionnelle	Organisés par l'Administration Pour s'inscrire aux tests, le candidat présente tous les documents requis en plus de son visa d'assistance
<ul style="list-style-type: none"> • Si participation et réussite, réception d'une « attestation de réussite » aux tests comportementaux 		<ul style="list-style-type: none"> • Si participation et réussite, réception d'une « attestation de réussite » aux tests de sélection professionnelle 	
2. Préparation et accès à une formation	Documentation ou syllabus fournis Accès garanti à une « formation de type court », via un organisme public de formation professionnelle agréé par le Ministre	3. Etude des matières des examens régionaux	Syllabus fourni par la Direction Transport de Personnes Selon le « choix personnel » du candidat : <ul style="list-style-type: none"> - soit auto-formation - soit cours dispensés par « un organisme de formation de son choix »
3. Examens	- Examen théorique (épreuves écrite et orale), organisé par la Région <ul style="list-style-type: none"> ➤ Réussite comme condition d'admission à présenter l'examen pratique 	4. Examens régionaux	Examens écrits et oraux organisés par l'Administration

	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Possibilité de <u>dispense</u> via une attestation d'aptitude à passer l'examen pratique, fournie par l'organisme public de formation professionnelle - Examen pratique, organisée par une entreprise désignée par le Ministre <p>Pour s'inscrire aux examens, le candidat présente tous les documents requis</p>		
<ul style="list-style-type: none"> • Si participation et réussite décidée par un comité de délibération, réception d'une « attestation de réussite » aux examens 		<ul style="list-style-type: none"> • Si participation et réussite décidée par un comité de délibération, réception d'une « attestation de réussite » aux examens 	
4. Délivrance du certificat de capacité	<ul style="list-style-type: none"> - soit sur présentation du contrat de travail - soit, pour les travailleurs indépendants, sur preuve d'affiliation à une caisse d'assurances sociales 	5. Délivrance du certificat de capacité	<ul style="list-style-type: none"> - soit sur présentation du contrat de travail ou d'un contrat de formation individuelle - soit, pour les travailleurs indépendants, sur preuve d'affiliation à une caisse d'assurances sociales
		5 bis. Cours de conduite écologique	Organisé par la Direction Transport de Personnes Inscription, sur base volontaire, après délivrance du certificat

Tableau 7 : Conditions d'obtention du certificat de capacité pour les chauffeurs de taxi, comparaison des arrêtés du 29 mars 2007 et du 4 avril 2019 (Service Etudes et Statistiques de Bruxelles Formation)

Séance d'information : les démarches pour solliciter et obtenir un certificat de capacité débutent désormais avec une séance d'information obligatoire relative au métier de chauffeur de taxi. Son objectif est « d'améliorer l'information des candidats et prévenir l'abandon en cours de processus ». Le visa d'assistance délivré à l'issue de la séance constitue un des documents indispensables pour la poursuite des démarches à réaliser par le candidat. Cette séance peut être organisée « soit par la Région elle-même soit par un organisme préalablement désigné à cette fin par le Ministre » (article 13). Actuellement, seule la Direction Transport de Personnes assure les séances d'information. Cependant, ainsi que la publication du GTL-Taxi le rappelle, « l'arrêté permet également à des organismes du secteur taxi d'organiser eux-mêmes une séance d'information. Vos candidatures sont les bienvenues. ».

Tests de sélection professionnelle : initialement porte d'entrée dans le parcours d'accès à la profession, les tests restent inchangés, ainsi que le relaie le GTL-Taxi (« aucun changement »). L'objectif demeure, à savoir : « sélectionner vos futurs chauffeurs selon les compétences qui ont été définies en collaboration avec le secteur ». Toutefois, l'ordonnance détaille désormais le contenu de ces tests : calculs élémentaires, test de jugement situationnel, questionnaire de personnalité et entretien avec un psychologue. Sont également explicités les compétences et comportements soumis aux tests. La réalisation du questionnaire et de l'entretien est conditionnée à la réussite des deux premières étapes.

Etude des matières des examens régionaux : advient à cette étape un changement important dans le parcours d'accès à la profession de taximan. Le choix sur la manière de préparer les examens est désormais laissé au candidat. Les cours théoriques organisés par Bruxelles Formation et le VDAB ne sont plus obligatoires. Cela a des implications de deux ordres différents :

- Ces cours théoriques deviennent une option parmi d'autres telles que l'autoformation ou une formation dispensée par tout autre organisme de formation. La GTL-Taxi embraye d'ailleurs directement sur ce dernier point : « Si parmi vous, certains souhaitent créer une Académie de taxi, faites-vous connaître ! ». En outre, la Direction Transport de Personnes se ménager une place à cette étape du processus également en instaurant des séances de questions-réponses « pour aider les candidats à réussir les nouveaux examens régionaux ».
- Perte de la dispense des examens théoriques pour le candidat passant par ces cours théoriques. La dispense était autrefois octroyée sur base d'une attestation d'aptitude à passer l'examen pratique que Bruxelles Formation et le VDAB pouvaient fournir en tant qu'organismes publics de formation professionnelle.

Examens régionaux : L'examen pratique organisé par une entreprise reconnue du secteur est supprimé. La totalité des épreuves se concentre désormais dans les mains de la Direction Transport de Personnes, sur une durée d'une journée. Si le GTL-Taxi considère l'ajout de nouvelles matières en plus de la réglementation taxi et la lecture de carte, il est important de noter que ces matières dites « nouvelles » (sécurité routière, usagers faibles, PMR) sont cependant présentes dans la version originale de l'ordonnance (soit dans l'examen pratique, art. 17, §2, soit dans les obligations des chauffeurs en service, art. 29). Au final, en matière de contenu « brut », il s'agit bien plutôt un renforcement des règles concernant « les bonnes pratiques » du métier.

Délivrance du certificat de capacité : la FPIE est introduite parmi les possibilités de délivrance du certificat, au côté du contrat de travail (pour les salariés) et de la preuve d'affiliation à une caisse d'assurances sociales (pour les indépendants). Le GTL-Taxi attire l'attention sur le fait « (qu') il est dès lors important que le candidat prenne, en début de parcours, la décision ou non de suivre une formation théorique ».

De manière générale :

- L'entièreté du processus est assurée par la Direction Transport de Personnes. Pour plusieurs étapes (séance d'information, préparation aux examens), une place peut être prise également par « des organismes du secteur ».
- En cas d'échec (total ou partiel) aux tests et examens, les parties ratées peuvent être présentées dans un délai de 6 mois entre chaque notification de décision d'échec ainsi qu'un délai de 3 ans imposé après trois échecs. Etant donné que le visa d'assistance ainsi que les attestations de réussite (des tests et des examens) ont une durée de validité de 2 ans, ce délai de 3 ans ramène, in fine, le candidat à la « case départ » : la séance d'information.
- Les documents nécessaires sont non seulement demandés plus en amont du processus (soit tous les documents, et pas seulement le certificat de bonnes conduite, vie et

mœurs, avant les tests de sélection professionnelle), mais leurs critères ont également été renforcés :

- Permis de conduire B : passage de la condition d'âge de 21 ans à la condition de durée de détention de 3 ans.
- Conditions de moralité : élargissement des peines correctionnelles aux peines de travail principal ainsi qu'aux condamnations pour infraction à la réglementation de la circulation routière.

Outre la revalidation du certificat de capacité (réaménagements des délais et mise en adéquation des conditions en lien avec les documents présentés ci-dessus), les chauffeurs seront désormais tenus de suivre, tous les 4 ans, une formation de remise à niveau (modalités à fixer par un arrêt particulier).

C. Depuis l'arrêté du 4 avril 2019 : toujours en attente du plan taxi

Près d'une année s'est écoulée depuis l'annonce des modifications de l'arrêté du 4 avril 2019 présentées dans le point précédent. Ce troisième point reprend toutes les informations qui ont suivi : les réactions des acteurs du secteur, les avancées du plan taxi sous la nouvelle législature ainsi que les éléments issus de premières rencontres avec l'administration. L'objectif est de clôturer le balayage du secteur et de ses évolutions pour établir des liens plus évidents avec l'offre de formation de BF logistique.

1. Quelques réactions aux modifications de l'ordonnance

La Direction Transport de Personnes présente ces modifications comme une simplification du parcours d'accès à la profession. Par ailleurs, il s'agit, du point de vue de l'administration, de faire en sorte que les taxis demeurent garants d'un service public de qualité (rappel des impératifs de tenue et de bienséance, revalidation, formation de remise à niveau, etc.). Si les démarches à entreprendre sont considérables, elles lui semblent néanmoins nécessaires « pour mettre sur la route des gens conscients de ce qu'ils font ».

La plupart des organismes prend acte (GLT, voir supra), ou tente tout du moins d'en prendre compte (FEBET, qui ne propose pas des informations à jour¹³). D'autres acteurs révèlent leur perplexité quant aux aménagements de ce parcours, notamment via le reportage « Parcours de Taxi », réalisé par BX1 et diffusé le 10/09/2019.

Sam Bouchal, de la Brussels Taxis Fed¹⁴, critique fermement cette réforme qui « donne l'impression qu'on veut ouvrir les vannes et permettre à de plus en plus de personnes de devenir chauffeur de taxi » (RTBF, 13/05/2019). Il pointe au moins quatre éléments parmi les

¹³ À partir du lien : <https://www.febet.be/devenir-chauffeur-de-taxi>, dernière consultation le 30/03/2020.

¹⁴ Seules informations concernant l'organisme FEB à partir du lien https://www.facebook.com/pg/BrusselsTaxiFed/about/?ref=page_internal, dernière consultation le 30/03/2020). Sam Bouchal est pourtant, depuis 2019, assez présent dans le paysage médiatique bruxellois. Il est, à plusieurs reprises, rattaché à la FeBeT (notamment dans le reportage « Parcours de Taxi » et dans des articles de la RTBF). Un communiqué est publié par la FeBet tente de clarifier sa position, le 16/03/2020 : « Mr Bouchal n'est ni le président ni le porte-parole de la FeBeT », via le lien https://b23acb9b-0df5-4d7f-a608-6761270b9f96.filesusr.com/ugd/65c936_fdfa2c588252423196fb5f5226078be7.pdf, dernière consultation le 30 mars 2020).

modifications de l'arrêté-cadre qui se révèlent problématiques du point de vue du secteur et de ses enjeux :

- Légitimité du secteur : La suppression de l'examen pratique entraîne également la suppression de la période de stage de 6 mois qui lui précède (élément dont il n'est d'ailleurs pas fait mention dans les textes législatifs). Selon Bouchal, cela exclut le secteur de la certification du candidat taximan : « Dès juillet, c'est l'administration, soit des personnes qui ne sont pas dans le secteur, qui va dire si une personne est apte ou pas. Ce n'est pas logique. » (RTBF, 13/05/2019).
- Accès à la profession : Pour le secteur, l'étape la plus problématique dans l'accès à la profession de taximan réside dans les tests psychologiques (tests de sélection professionnelle). « Trop stricts », « trop subjectifs », selon le secteur, ces tests donnent à voir le taux d'échec le plus important sur l'ensemble du parcours¹⁵. Or, il n'y a aucune mesure d'accompagnement ou d'aménagement prise dans ce sens.
- Contenus incomplets : la formation à l'éco-conduite devient facultative alors que la focale s'accroît sur la sécurité routière, le respect des usagers faibles et l'accueil des PMR. Selon l'intervenant, il y a là un manque réel : pas de formation sur la législation sociale, aux premiers secours, etc.
- Concertation : les changements passés à travers l'arrêté auraient été opérés sans concertation avec le secteur, ni même d'une réunion du Comité consultatif Taxi

De plus, ces mesures ne participeraient pas à régler le problème du manque de chauffeurs¹⁶. Or, selon le secteur (représentants et patrons, voir le reportage « Parcours Taxi »), c'est bien là que résiderait le problème majeur concernant le métier. Comme le nombre de candidats taximen s'élève à 800 personnes par an, la faute reviendrait à l'administration, à ses tests trop compliqués et peu appropriés, à ses étapes multiples ainsi qu'au manque de personnel pour absorber la demande¹⁷. Selon les mots du représentant de Brussels Fed Taxis, cette réforme ne fait état que d'une chose : la volonté du Ministre de donner « l'impression de vouloir élargir l'accès à la profession », ce qui revient à « un abandon du candidat » (RTBF, 13/05/2019).

2. Nouvelle législature et relance du plan Taxi

Suite aux élections de 2019, les affaires en matière de mobilité sont scindées et c'est le ministre-Président Rudi Vervoort qui devient le responsable politique en charge du secteur relatif au transport rémunéré de personnes. Il engage de nouvelles rencontres et discussions avec les acteurs du secteur. Face au « flou intenable » (Fernando Redondo, pour les limousines, La Libre Belgique, le 15/01/2020), ceux-ci sont d'ailleurs plus que jamais en demande d'une clarification sectorielle. Ainsi, Abdessamad Sabani, le patron de la Brussels Taxis Fed, déclare :

¹⁵ Sam Bouchal parlera même « d'hécatombe », dans le reportage « Terre Urbaine : Parcours d'un taxi, BX1, 10/09/2019. Les chiffres présentés un peu plus tard (10^e minutes 25^e secondes) évoquent quant à eux le refus de l'accès à la profession pour plus de 40% des candidats en 2018.

¹⁶ Les 1300 licences octroyées à Bruxelles permettent à 1300 de rouler. Cependant, « 120 sont à l'arrêt en permanence car on ne trouve pas de chauffeurs » alors que, par ailleurs, le secteur dénombre 800 candidats à la profession chaque année (RTBF, 13/05/2019).

¹⁷ Cet élément se recoupe par ailleurs avec ce que l'OBEF remonte quant à la qualification de fonction critique émergente concernant le métier de taximan (au côté des conditions de travail pénible, de la dévalorisation de l'image du métier et de l'incertitude sur son devenir).

« Je ne dis pas qu'il n'y a que des bons d'un côté et des mauvais de l'autre. Ce que nous disons simplement par rapport à la problématique actuelle, c'est que nous avons 2000 chauffeurs qui roulent sans certificat de capacité. Nous dénonçons l'anarchie mise en place par le politique qui conduit à des conséquences : le chaos, le pourrissement, la concurrence déloyale, la frustration, les actes de vandalisme... Aujourd'hui, nous demandons un tronc commun d'accès à la profession et que les chauffeurs qui ont des licences en Flandre et en Wallonie ne viennent pas rouler à Bruxelles » (Abdessamad Sabani, RTBF, 31/01/2020)

Le contexte bruxellois reste d'ailleurs très tendu. La presse remonte ainsi tant des rassemblements de soutien que des actes d'intimidation, de désinformation et de vandalisme (La Libre Belgique, 15/01/2020 ; RTBF, 31/01/2020). Des délits sont constatés aussi bien sur des taxis que sur des limousines Uber.

Entre-temps, le nouveau décret taxi de la Région flamande entre en vigueur le 1^{er} janvier 2020. Soutenu lors de la précédente législature, le décret vise à moderniser le secteur des taxis en permettant l'intégration de nouveaux acteurs tels qu'Uber (L'Echo, 30/01/2020). Depuis 2017 et ses premières concertations pourtant, le GTL dénonce les mesures qui, selon lui, avantagent Uber (suppression des restrictions sur le nombre de taxis, suppression des coûts fixes). Le décret passe donc, malgré les craintes (« libéralisation poussée à l'extrême », « explosion du nombre », « avenir incertain ») et les propositions d'amendement préparés par le GTL. Le décret flamand n'est d'ailleurs pas sans effet sur les chauffeurs Uber bruxellois : ils ne peuvent plus désormais prendre de clients en Flandre alors que l'inverse est possible pour les chauffeurs flamands.

3. Aux dernières nouvelles

À partir de deux rencontres effectuées avec des représentantes de la Direction Transport de personnes et des articles de presse les plus récents, sont présentés les derniers éléments en lien avec le futur plan taxi, ses contenus et impacts sur la formation.

Sur le plan politique, il a été confirmé que le plan taxi en préparation contient des termes similaires¹⁸ à celui porté par le ministre Smet en 2018. La différence introduite par Vervoort tiendrait, selon l'administration, aux nombreuses concertations qu'il entreprend avec les acteurs du secteur ainsi qu'à la mise en place d'aménagements que ces derniers considèrent nécessaires (transition concernant la licence, passage en revue des taxes et éventuelle révision). Le cabinet du ministre-Président maintient que le projet d'arrêté « vise à protéger les usagers et veille à ce que les chauffeurs VLC soient soumis aux mêmes conditions d'accès à la profession que les chauffeurs de taxi » (La Libre Belgique, 02/03/20). Le plan serait actuellement en première lecture (La Libre Belgique, 02/03/20). La rencontre avec l'administration, début mars, permettait d'estimer, « avec bon espoir », son entérinement pour juin¹⁹.

¹⁸ Pour rappel : Outre la licence non plus par véhicule, mais par chauffeur et un même statut pour tous les chauffeurs (taxi, Uber, autres limousines), ce plan inclut un renforcement des conditions pour la fonction de chauffeur de limousine. Pour Vervoort, le statut unique, parce qu'il met tous les chauffeurs sur un même pied d'égalité, apparaît comme la solution la plus appropriée pour apaiser le secteur.

¹⁹ La rencontre au cours de laquelle cette estimation a été donnée remonte au 5 mars, soit bien avant l'annonce, puis le confinement de la population belge pour faire face au Covid-19. Il est à présent difficile de confirmer cette

En termes d'accès à la profession, cela implique que les candidats chauffeurs VLC seront soumis au même parcours d'accès que les candidats taximen, en ce compris le potentiel recours à la formation. « Des mêmes procédures d'accès pour un même certificat » permettraient un meilleur contrôle (ainsi que la possibilité pour le service public de recueillir les plaintes). De plus, et même si cela suscite des réactions côté chauffeurs de limousine (La Libre Belgique, 02/03/20), cette mesure serait également d'application pour les travailleurs en fonction actuellement. Il s'agirait alors d'un public de travailleurs dont on ignore les besoins en matière de formation. Le VDAB a déjà indiqué qu'il ne prendra pas en charge ce public.

Concernant les parties prenantes de l'accès à la profession, l'administration de Bruxelles Mobilité garantit toutes les étapes du processus. Elle compte, chaque semaine et en moyenne, 30 personnes au démarrage de la séance d'information (séances tous les mercredis). Par ailleurs, la Direction Transport de Personnes constate un meilleur taux de réussite pour les candidats ayant suivi une formation à Bruxelles Formation par rapport aux candidats passant par l'auto-formation. En septembre 2019, le reportage « Parcours de Taxi » se clôturait sur le commentaire choc : « La fédération belge des taxis réclame d'urgence la création d'une académie. Selon le secteur, il manque au moins 300 chauffeurs. Sur les 1200 taxis bruxellois, 150 sont à l'arrêt complet ». Actuellement pourtant, on ne relève aucun mouvement du secteur dépassant le stade de la note d'intention. Il est probable que, sans financements publics, cette initiative n'aille pas plus loin.

Enfin, à propos des modalités d'insertion sur le marché du travail, la FPI-E combinée à la licence par chauffeur permettra, selon l'administration, une meilleure régulation du secteur. L'administration de Bruxelles Mobilité demeure l'intermédiaire référent de la FPI-E. Dans le cadre du PFE, Actiris remonte la volonté de certaines entreprises de mettre en place la FPI-E et souhaiterait y répondre. Lors d'un entretien, il a été relevé possible le fait que les conditions de la FPI-E soient moins avantageuses pour l'employeur²⁰. Il n'existe qu'une autre modalité d'engagement pour l'employeur : le contrat salarié. Le stage semble exclu de l'accès à la profession.

D. Conclusions à l'issue de la phase exploratoire

De ces premières explorations qualitatives et institutionnelles, plusieurs éléments peuvent nourrir la question concernant l'avenir de la formation pour les candidats chauffeurs de taxi. Par ailleurs, il est important de relever également les questions en suspens et les pistes à encore investir.

Les modifications législatives présentes et à venir invitent avant toute chose à concevoir une formation à destination d'un public plus large, à savoir celui des chauffeurs opérant dans le transport rémunéré de personnes avec permis B. Cet élargissement permettra d'inclure les

date ou son report (sous quel délai alors ?). Néanmoins, la Direction Transport de Personnes se dit à disposition de Bruxelles Formation pour l'informer sur les suites du projet.

²⁰ L'arrêté de 2019 prévoit qu'un arrêté spécifique règle la question de la FPI-E. Sur son site, le GTL indique que c'est l'administration en charge de l'emploi, de l'économie et de la formation professionnelle (initialement Gosuin, actuellement Clerfayt) qui gèrera ce dossier. À ce jour, on ne note toutefois pas de modification de l'arrêté de 2011 réglant spécifiquement la matière pour les taximen.

chauffeurs de limousine, Uber, Heetch et autres puisque ceux-ci devront désormais être détenteurs d'un certificat de capacité pour exercer leur métier.

Le nombre de candidats chauffeurs de taxi s'élève à 800 par an selon le secteur et à 30 par séance d'information selon l'administration. À ce nombre s'ajoutera également celui des candidats chauffeurs de limousine. Cela est d'ailleurs compté sans le stock de travailleurs qu'il faudra absorber dans ce parcours d'accès à la profession lors de l'entrée en vigueur du futur plan taxi. Il faut toutefois noter que l'augmentation du nombre de candidats ne signifie pas que ceux-ci se tourneront nécessairement vers la formation, une fois les tests de sélection professionnelle réussis, puisqu'elle n'est désormais plus obligatoire.

À ce stade, BF logistique apparaît comme l'unique acteur de formation en place pour le public francophone. « L'académie taxi », ultime acteur pouvant prendre part au processus d'accès, ne semble toujours pas dépasser le stade de l'intention. Par ailleurs, l'action de formation de BF logistique ne se conçoit actuellement qu'au niveau de la préparation des examens régionaux. De fait, les préparations aux tests de sélection professionnelle, portant sur la maîtrise du français et sur les compétences psychotechniques, touchent davantage à une offre que pourraient fournir d'autres opérateurs, tels que BF espaces numériques ou BF tremplin. La FPI-E est, quant à elle, gérée par la Direction Transport de Personnes et BF logistique ne souhaite pas empiéter sur cette action.

Compte tenu du fait que le stage est désormais supprimé et que l'employeur n'a plus que deux possibilités de contrat (salarié ou FPI-E), il pourrait être intéressant de rapprocher la formation de l'apprentissage du métier en lui-même ou, tout du moins, de certains de ces éléments-clés. Cela pourrait être d'autant plus intéressant pour un employeur (ou un candidat) qui ne souhaite pas recourir la FPI-E. Une réflexion similaire peut également se faire pour les personnes souhaitant commencer directement en tant qu'indépendant.

Bruxelles Formation peut également prévoir des avantages de type administratif, ce qui lui permettrait de s'inscrire à nouveau de façon plus formelle dans le parcours. Une piste avancée est le raccourcissement du délai d'attente, fixé à 6 mois, pour présenter à nouveau les examens régionaux après un premier ou un deuxième échec. À noter que, en 2020, BF logistique effectue trois entrées sur l'année, alors que les séances questions-réponses comme les examens se tiennent deux fois par mois. Il est donc possible que la réduction du délai, seule, ne soit pas nécessairement avantageuse pour la plupart des candidats.

Comme souligner précédemment, il faut toutefois relever que, à ce stade, certains éléments échappent encore à l'analyse, concernant :

- L'agencement et l'articulation entre les examens, formation et stage/travail, avant et suite aux modifications introduites²¹ : cet éclaircissement passe par la clarification du certificat de capacité et de sa formule provisoire.

²¹ Les constats et interrogations s'appuient directement sur le reportage « Parcours de taxi » (diffusé le 10 septembre 2019) : le stagiaire accompagne un taximan, mais ne conduit pas car il n'y est autorisé que lorsqu'il reçoit un certificat de capacité. Après réception de son certificat (définitif, provisoire ?), le candidat/travailleur (?) pourra encore remplir jusqu'à 6 mois de stage en entreprise à effectuer (avant validation du certificat). Or, le temps pris en formation se faisait alors que « tous roulent depuis plusieurs mois pour une société de taxi », « doivent arrêter de travailler, de percevoir leur salaire, prendre des jours de congé pour venir se former » (Cécile Dulieu dans « Parcours de taxi », 16^e minutes).

- L'estimation d'une proportion suffisante de candidats intéressés par la formation : cela implique de cerner davantage le public, de questionner son positionnement, sa pratique et son expérience par rapport au métier de chauffeur. Il est d'ailleurs probable que cela se différencie aussi selon le métier plus spécifique auquel la personne se destine (taxi, limousine, Uber), tout en considérant qu'un statut unique facilitera potentiellement les assemblages hétéroclites pour les chauffeurs eux-mêmes.
- La FPI-E, ses limites et son utilisation effective par les employeurs : outre un bref retour auprès de l'administration (avancement de l'arrêté spécifique, proportion de FPI-E sur le nombre total de candidats ayant réussi les examens), cela implique avant tout plus d'éléments en provenance des entreprises elles-mêmes.

Globalement, si une phase plus approfondie s'avère nécessaire en ce qui concernant les données de type qualitatif, celle-ci se concentrerait principalement sur la rencontre de chefs d'entreprises et d'associations (syndicats) actives dans le transport de personnes. Les thématiques à aborder seraient les suivantes : profils des candidats travailleurs, activités-clés et connaissances périphériques du métier, recrutement et contrat, positionnement sur la pertinence d'une formation et, le cas échéant, l'opérateur le plus adéquat.

V. Conclusion et mesures préconisées

À l'aune des analyses quantitatives et qualitatives, **s'il est opportun de maintenir une offre de formation en chauffeur, celle-ci doit faire l'objet d'une adaptation et d'une intégration aux développements institutionnels actuellement en cours en Région bruxelloise**. Les principaux éléments analytiques qui appuient cette décision sont notamment :

- L'analyse des données économiques propres au secteur montre un maintien de l'activité à Bruxelles, tant en termes de nombre d'entreprises que de travailleurs. Notons toutefois que la croissance de celui-ci est probablement le fait du développement de petites entreprises (moins de 5 travailleurs) qui ne favorisent pas une insertion en nombre des sortants de formation. Le faible nombre d'offres d'emploi publiées entre début janvier et mi-mars 2020 peut donner l'impression d'une demande faible à Bruxelles pour ce métier. Il faut cependant nuancer cette observation, le recours aux offres d'emploi n'étant peut-être pas le canal de recrutement principal pour les employeurs du secteur. Sur ce point, les sites internet des entreprises présentes à Bruxelles fournissent le plus souvent la possibilité de soumettre des candidatures en ligne.
- L'analyse des données emploi d'Actiris montre des données dont la fiabilité n'est pas nécessairement évidente, notamment du point de vue de la différenciation entre les activités traditionnelles de taxi et celles en lien avec la conduite rémunérée de personnes englobant les activités de chauffeur VLC mais aussi d'autres. Les données disponibles sur la réserve de main d'œuvre et sur les offres publiées antérieurement chez Actiris montrent toutefois une faible part de jeunes actifs dans ces métiers et des possibilités d'emploi fréquemment à durée déterminée. Enfin, les éléments qualitatifs recueillis par view.brussels dans le cadre de l'analyse des fonctions critiques en Région bruxelloise pointent la difficulté des employeurs pour trouver des travailleurs possédant les aptitudes pour l'exercice du métier mais aussi des conditions de travail difficiles qui diminuent l'attrait du métier pour les chercheurs d'emploi.
- L'analyse de l'arrêté du 4 avril 2019 relève précisément les principaux changements concernant l'accès à la profession de chauffeur de taxi. BF logistique, initialement unique pourvoyeur de la formation à destination d'un public francophone, devient désormais doublement contournable, de par la perte de l'octroi d'une dispense aux examens théoriques ainsi que de par la possibilité de choix laissée désormais au candidat pour l'autoformation ou le recours à un autre organisme de formation. Le pôle est toutefois reconnu pour les résultats supérieurs recueillis par les candidats qu'il prépare. Toujours dans le même arrêté, le stage et l'examen pratique sont supprimés, le secteur perd une partie active de ce parcours d'accès alors que l'administration prend part (ou le peut effectivement) à toutes les étapes. Un rôle de facilitateur d'insertion pourrait être envisagé pour les candidats qui ne recourent pas à la FPI-E, mais comment cette proposition serait-elle accueillie par le secteur ? Et si ce rôle était endossé par BF logistique ?

- Par ailleurs, la revue de presse et les rencontres exploratoires ont permis de dresser les grandes lignes du plan taxi à venir, en réaction à l'arrivée d'Uber, Heetch et Husk et aux tensions multiples survenues dans le secteur du transport de personnes. Suivant l'enjeu de pouvoir qualifier et cadrer ce type d'activité, la volonté de se concentrer sur les chauffeurs et les utilisateurs se confirme. On se dirige alors progressivement vers une catégorie unifiée de chauffeur de permis B dans le transport rémunéré de personnes, notamment via l'octroi d'une licence par chauffeur et via un parcours d'accès appliqué également pour les chauffeurs de limousine. Cela augmente le public structurel pour l'obtention du certificat de capacité, mais seulement son potentiel en ce qui concerne la formation.
- Enfin, il est important de souligner que, à ce stade, quelques interrogations restent en suspens pour permettre de repenser l'offre de formation dans son ensemble.
 - Il faut notamment penser à la manière dont se déroulent effectivement l'aval du parcours d'accès à la profession et la transition vers l'emploi, en ce compris le recrutement, l'appropriation de la FPI-E ou non par les employeurs ainsi que le profil effectif et attendu des candidats. Bien que certaines zones resteront floues jusqu'à la sortie effective soit du plan taxi, soit de l'arrêté concernant la FPI-E relative aux chauffeurs, et de leur réappropriation par les entreprises du secteur, d'autres pourraient s'éclaircir dès à présent au moyen d'entretiens semi-directifs réalisés auprès de chefs d'entreprises et d'associations (syndicats) actives dans le transport de personnes.
 - Concernant la santé économique du secteur des taxis et du transport de personnes en général, il faut également souligner que, par le lien étroit qu'il entretient avec l'activité économique, touristique et culturelle de la Région bruxelloise, celui-ci pourrait être impacté à moyen, voire long terme, par la crise sanitaire du printemps 2020.

Le tableau ci-dessous propose des mesures pour une adaptation et une intégration de la formation aux contextes institutionnel et sectoriel actuels :

Mesures préconisées	Observations et constats	Ressources disponibles ou à créer
Offre de formation		
Ouvrir la formation actuelle aux candidats se destinant au métier de chauffeur VLC (voiture de location avec chauffeur)	<ul style="list-style-type: none"> Les référentiels métiers (existants ou en cours de développement au SFMQ) s'appliquent tant aux chauffeurs de taxi qu'aux chauffeurs VLC Les aménagements législatifs présents et à venir vont vers une licence par chauffeur ainsi que vers la généralisation de la détention du certificat de capacité pour tout candidat se destinant au transport de personnes 	<ul style="list-style-type: none"> Pôle BF logistique et PFE Transport et Logistique
Partenariat / Promotion		
Promouvoir la formation auprès des entreprises du secteur et s'assurer de leur participation au développement du programme de formation	<ul style="list-style-type: none"> L'arrêté du 4 avril 2019 supprime le stage et l'examen pratique. Les entreprises perdent de ce fait un lien avec la formation professionnelle et candidats perdent un dispositif facilitant leur insertion 	<ul style="list-style-type: none"> Fonds social des taxis et LVC (GTL) PFE Transport et Logistique via son pilier sectoriel
Promouvoir la formation auprès des autorités compétences en matière d'accès à la profession et assurer la promotion de la formation disponible à BF logistique lors des séances d'information	<ul style="list-style-type: none"> La séance d'information sur l'accès au métier, gérée par l'administration de la Région bruxelloise, est désormais obligatoire pour les candidats 	<ul style="list-style-type: none"> Direction transport de personnes auprès du service mobilité de la Région bruxelloise Pôle BF logistique
Promouvoir la formation auprès des candidats qui auraient échoué aux examens régionaux	<ul style="list-style-type: none"> Le passage en formation favorise la réussite des étapes nécessaires à l'obtention du certificat de capacité et, à terme, l'insertion sur le marché de l'emploi. Sur ce point, les indicateurs de transition montrent des taux d'insertion dans l'emploi relativement élevés pour les sortants de formation (au-dessus de 80%) Notons que les délais d'attente et le temps en formation risquent de rallonger l'entrée sur le marché de l'emploi pour les candidats. La piste évoquée de raccourcir le délai d'attente pour repasser l'examen ne sera pas nécessairement une solution (suffisante) pour tous les candidats 	<ul style="list-style-type: none"> Direction transport de personnes auprès du service mobilité de la Région bruxelloise Pôle BF logistique
Orientation		
Informier via la Cité des Métiers ou tout autre organisme d'orientation du parcours d'accès spécifique au métier	<ul style="list-style-type: none"> En marge de la formation disponible, l'accès au métier nécessite au préalable des démarches spécifiques auprès de l'administration de la Région bruxelloise 	<ul style="list-style-type: none"> Direction transport de personnes auprès du service mobilité de la Région bruxelloise Cité des Métiers Pôle BF logistique

	<ul style="list-style-type: none"> L'ensemble du processus d'accès doit faire l'objet d'une communication claire et maîtrisée auprès des candidats à la fonction 	
Programme de formation		
<p>Poursuivre, voire renforcer, les contenus dans les activités-clés suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> réglementation générale relative aux services de taxis ; réglementations et matière en lien avec l'activité de chauffeur de taxi (accueil et prise en charge PMR, sécurité routière) ; connaissances linguistiques, nécessaires à l'exercice du métier ; lecture de carte (localisation et dans un temps imparti d'un lieu de destination précis choisi par un client à l'aide d'un guide des rues de la Région) 	<ul style="list-style-type: none"> L'arrêté supprime l'examen pratique organisé au sein d'une entreprise reconnue du secteur Toutes les matières requises pour l'examen pratique sont désormais matière pour les examens organisés par l'administration 	<ul style="list-style-type: none"> Pôle BF logistique Entreprises actives dans le secteur
<p>Développer des modules supplémentaires davantage en lien avec l'exercice pratique du métier (législation sociale et premiers secours par exemple)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Le stage est supprimé alors que l'employeur ne peut recourir qu'à deux types de contrat (FPI-E ou contrat salarié) Les matières requises aux examens ne reprennent pas nécessairement les besoins et les exigences des entreprises en matière d'exercice concret du métier Par ailleurs, la FPI-E peut être une option peu reprise par les employeurs, une autre option doit pouvoir être suivie par le candidat pour appréhender le métier et sa pratique 	<ul style="list-style-type: none"> Pôle BF logistique Entreprises actives dans le secteur
Veille et perspectives		
<p>Mettre en place un dispositif de veille statistique sur l'évolution des opportunités d'emploi dans le secteur en regard du contexte économique bruxellois suite à la crise sanitaire du printemps 2020</p>	<ul style="list-style-type: none"> Le secteur du transport rémunéré de personnes est lié à l'activité économique, touristique et culturelle de la Région bruxelloise. Celui-ci pourrait être impacté à moyen, voire long terme, par la crise sanitaire du printemps 2020 	<ul style="list-style-type: none"> view.brussels Service SES de Bruxelles Formation PFE Transport et Logistique dans sa mission de veille sectorielle
<p>Poursuivre l'étude qualitative, notamment auprès des employeurs du secteur, sur les modifications induites par l'arrêté du 4 avril 2019</p>	<ul style="list-style-type: none"> Beaucoup de questions restent en suspens concernant les pratiques des entreprises en matière de recrutement et d'usage des différents moyens d'appréhender le métier (auto-formation, stage informel, FPI-E ?) 	<ul style="list-style-type: none"> Service SES de Bruxelles Formation
<p>Mettre en place un dispositif de veille documentaire et statistique sur la portée des nouvelles mesures induites par le futur plan taxi</p>	<ul style="list-style-type: none"> Le plan taxis doit être présenté en juin 2020 (sous réserve d'un éventuel report en lien avec la crise sanitaire du printemps 2020) 	<ul style="list-style-type: none"> Service SES de Bruxelles Formation PFE Transport et Logistique dans sa mission de veille sectorielle

	<ul style="list-style-type: none">• Thématiques : accès à la formation (nouvelles modifications, public concerné) et encadrement de la FPI- E	
--	---	--

VI. Références

Bruxelles Formation (2019). Enquête insertion sur le marché du travail à l'issue de la formation professionnelle : enquête 2019 – sortants 2017 [https://www.bruxellesformation.brussels/wp-content/uploads/2020/01/2020_02_12__Enquete_Insertion_2019_Synthese.pdf] (consulté le 30 mars 2020)

Bruxelles Formation (2012). Cadre commun de programmation de l'offre de formation professionnelle à Bruxelles : offre régie par Bruxelles Formation complétée par la Formation PME & par l'offre du VDAB Brussel 2020 [https://www.bruxellesformation.brussels/wp-content/uploads/2020/03/Cadre-commun-2020_12-2b.pdf] (consulté le 2 juin 2020)

Bruxelles Mobilité (2019). NEW ! A partir du 1er juillet 2019, modification du parcours d'accès à la profession pour les nouveaux chauffeurs de taxi [https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/fp_juillet_2019.pdf] (consulté le 30 mars 2020)

BX1 (2019). Terre Urbaine : parcours de taxi [<https://bx1.be/emission/terre-urbaine-parcours-de-taxi/?theme=classic>] (consulté le 27 mars 2020)

GTL Taxi (2019). Rapport d'activité 2018 : présenté le 5 juin 2019 [<http://www.gtl-taxi.be/bestanden/GTL-2019-06-05-%20Rapport%20d%20activit%C3%A9s%202018%20du%20GTL%20%C3%A0%20l'Assembl%C3%A9e%20G%C3%A9n%C3%A9rale.pdf>] (consulté le 30 mars 2020)

GLT Taxi (2019). Nouveautés à Bruxelles et en Wallonie pour obtenir l'accès à la profession Taxi ou LVC [lien http://www.gtl-taxi.be/8_0_0_0_0_FR_Info_Flash_32880_1] (consulté le 19 mars 2020)

RBC (2007). 29 mars 2007 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, Moniteur belge, n° 132, 3 mai 2007, p.p. 23526-23553

RBC (2007). Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 mars 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, Moniteur belge, n° 88, 19 avril 2019, p.p. 39721-39725

View.brussels (2019). Analyse des fonctions critiques en région de Bruxelles-Capitale en 2018

Articles de presse

A.F. (2020). Plan Taxi : « Les chauffeurs Uber pas concertés » in La Libre Belgique, 02/03/20, p. 11

Belga (2020) Les chauffeurs Uber devant le Conseil d'État, La Libre Belgique, 30/01/20, p. 25

Biermé M. (2018) Tout le monde s'accorde contre le plan taxi, Le Soir, 27/03/18, p. 5

Biermé M. (2018). Victor, le concurrent bruxellois d'Uber in Le Soir, 19/07/18, p. 10

De Kerckove M. (2020). Un Conseil de discipline pour les chauffeurs de taxi, Uber et Heetch in La Libre Belgique, 14/01/20, p. 21

L'Echo (2018). Les partenaires sociaux recalent le plan taxi de Pascal Smet, in L'Echo, 23/03/18, p. 6

L'Echo (2018). Smet et Gosuin veulent faire interdire Heetch in L'Echo, 08/07/18, p. 5

L'Echo (2018). Une licence pour les chauffeurs de taxis et de plateformes in L'Echo, 02/02/18, p. 6

L'Echo (2018). Des chauffeurs de taxi attaquent des chauffeurs Uber en justice in L'Echo, 16/07/18, p. 3

Fadoul K. (2020). Le secteur du taxi bruxellois dénonce 'une cinquantaine de véhicules vandalisés depuis trois mois [www.rtb.be] (consulté le 31 janvier 2020)

Fadoul K. (2019). Bruxelles : les futurs taximans pourront s'auto-former et ne devront plus effectuer de stage [www.rtb.be] (consulté le 13 mai 2019)

Godard S. (2018). Repenser la mobilité comme un service in L'Echo, 17/03/18, p.18,

Keszei N. (2019) La Justice a tranché, UberX n'est pas une société de taxis in L'Echo, 24/01/19, p. 7

Lhuillier V. (2018) Le plan Taxi est prêt pour le démarrage, 02/02/18, p. 28

Meulders R. (2020). On risque un bain de sang social chez les chauffeurs Uber in La Libre Belgique, 15/01/20, p. 28

Meulders R. (2019). Uber veut profiter d'une brèche dans le jugement bruxellois in La Libre Belgique, 04/01/19, p. 28

Padoan B. (2019). On attend le plan taxi in Le Soir, 04/01/19, p. 28

Padoan B. (2019). Toujours pas de vraie clarté sur la légalité d'Uber à Bruxelles in Le Soir, 04/01/19, p. 13

Padoan B. (2018). Attente prolongée pour les taxis PMR In Le Soir, 31/07/18, p. 9

Renson L. (2020). Uber freiné dans son expansion en Flandre in L'Echo, 30/01/20, p. 4

Wirtz B. (2018). C'est la régulation qui nuit aux chauffeurs de taxi, pas la concurrence in L'Echo, 02/05/18, p. 13