



Wallonie



Service public  
de Wallonie

DIRECTION GÉNÉRALE OPÉRATIONNELLE  
DE LA MOBILITÉ ET DES VOIES HYDRAULIQUES  
Département de l'Exploitation du Transport  
Direction du Transport de Personnes  
Boulevard du Nord 8, B-5000 Namur •  
E-mail : [accesprofession.transportdepersonnes@spw.wallonie.be](mailto:accesprofession.transportdepersonnes@spw.wallonie.be)  
[accesmarche.transportdepersonnes@spw.wallonie.be](mailto:accesmarche.transportdepersonnes@spw.wallonie.be)

## TRANSPORT DE PERSONNES AU MOYEN D'UN BUS COMMUNAL/PROVINCIAL EN WALLONIE

Les pouvoirs locaux disposent parfois d'un véhicule dont ils sont propriétaires et avec lequel ils souhaitent, à moindre frais, effectuer des déplacements pour leurs concitoyens.

La présente note tend à leur donner des réponses quant à la légalité d'une utilisation souhaitée et aux modalités à respecter.

Elle ne concerne que les véhicules de plus de 9 places, y compris celles du chauffeur. Il s'agit des véhicules communément appelés car ou bus.

Deux niveaux d'examen interviennent : l'accès à la profession et l'accès au marché. L'accès au marché (autorisation) est régionalisé depuis la loi spéciale du 8 août 1988. L'accès à la profession est régionalisé depuis plusieurs années suivant l'enseignement de la jurisprudence<sup>1</sup> et formellement depuis la 6<sup>ème</sup> réforme de l'Etat.

### **1. Autorités compétentes**

Tant l'accès à la profession de transporteur que l'accès au marché pour les services réguliers et réguliers spécialisés intra-frontaliers relèvent de la compétence régionale ainsi que lesdits services internationaux à condition qu'ils ne dépassent pas par trajet une distance de 25 km de part et d'autre de la frontière.

Les services réguliers/réguliers spécialisés internationaux de longue distance et les services occasionnels relèvent quant à eux de la compétence fédérale.

---

<sup>1</sup> Arrêt de la Cour constitutionnelle du 16 janvier 1997 (n°2/97) et avis du Conseil d'Etat n°41/209 rendu sur l'arrêté royal du 21 avril 2007 fixant les conditions d'accès à la profession de transporteur de personnes par route.

En ce qui concerne l'accès à la profession, suivant l'enseignement de la Cour constitutionnelle, le principe d'équivalence s'applique<sup>2</sup>. Une personne proposant des services sur le territoire d'une des composantes de l'Etat en se conformant aux règles qui y sont applicables est présumée pouvoir exercer librement cette activité sur le territoire de toute autre composante, sauf pour cette dernière à établir la nécessité d'imposer des règles plus strictes afin d'atteindre un objectif légitime.

Les règles relatives à l'accès à la profession et à l'accès au marché diffèrent suivant que le service de transport est réalisé pour compte d'autrui ou pour compte propre. Dans le premier cas, l'entreprise en fait sa profession, dans le second cas, le transport est un élément accessoire de l'activité de l'entité.

Vu que les pouvoirs locaux n'ont pas vocation à organiser des services de transport à titre principal, une offre de transport devra le plus souvent s'analyser dans le cadre d'un transport pour compte propre.

## **2. Le transport pour compte propre**

### **2.1 La définition**

Il s'agit d'un transport répondant aux conditions suivantes :

- il est effectué à des fins non lucratives et non commerciales, par une personne physique ou morale, et
- l'activité de transport ne constitue qu'une activité accessoire pour cette personne physique ou morale, et
- les véhicules utilisés sont la propriété de cette personne physique ou morale, ou ont été achetés à tempérament par elle, ou ont fait l'objet d'un contrat de location à long terme, et
- sont conduits par un membre du personnel de cette personne physique ou morale ou par la personne physique elle-même, ou encore par du personnel employé par l'entreprise ou mis à la disposition de celle-ci en vertu d'une obligation contractuelle<sup>3</sup>.

### **2.2 Divergence de définition – Condition du lien**

Cette définition européenne est complétée au niveau régional et fédéral par l'instauration d'un 5<sup>ème</sup> critère. Il s'agit du lien entre le donneur d'ordre/transporteur et les personnes transportées.

Toutefois, ce 5<sup>ème</sup> critère est énoncé différemment suivant l'autorité compétente.

---

<sup>2</sup> Arrêt de la Cour constitutionnelle du 29/04/2010 (n°41/2010).

<sup>3</sup> Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant les règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) no561/2006.

Comme décidé par la Cour constitutionnelle<sup>4</sup>, la notion de « compte propre » peut être définie tant par les Régions que par le Fédéral dans leur domaine respectif de compétences.

C'est-à-dire que les services pour compte propre s'apparentant à des services réguliers spécialisés (voir *infra*, point 5.4) relèvent de la compétence régionale et que les services pour compte propre s'apparentant à des services occasionnels (voir *infra*, point 5.6) relèvent de la compétence fédérale.

A cet égard, les articles 1, 6° et 4, 2° de l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 avril 2009 fixant les conditions d'accès à la profession de transporteur de personnes par route pour les services de transport réguliers et réguliers spécialisés posent l'exigence d'un lien entre le transporteur et la population transportée, lien qui ne se limite pas à l'organisation et au temps du déplacement. Nous considérons que le lien existe également lorsque le transport est rendu obligatoire en vertu d'une disposition légale (exemple : entre une commune et les élèves d'une école libre dans le cadre de transports relevant des avantages sociaux).

Pour l'Etat fédéral, par contre, il faut un lien réel et permanent entre le transporteur et les personnes transportées<sup>5</sup>. Il s'agit par exemple du transport de personnes qui exercent une fonction dans l'entreprise ou le transport des enfants, élèves, étudiants, malades, handicapés ou personnes âgées, par l'institution responsable pour les surveiller.

### **3. Le transport pour compte d'autrui**

Il existe trois types de service :

- **Service régulier** : transport de personnes effectué selon une fréquence et sur une relation déterminées, ces services pouvant prendre ou déposer des voyageurs aux points terminus et éventuellement en cours de route à des arrêts préalablement fixés<sup>6</sup>. Ce sont les lignes TEC.
- **Service régulier spécialisé** : transport en commun de catégories déterminées de personnes à l'exclusion d'autres voyageurs, effectué

---

<sup>4</sup> Arrêt du 21/10/2010 n°117/2010.

<sup>5</sup> Article 5 de la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de voyageurs par route et portant exécution 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, et portant exécution du Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le Règlement (CE) n° 561/2006

<sup>6</sup> Article 3 de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 relatif aux transports rémunérés de voyageurs par route effectués par autobus et par autocars.

selon une fréquence et sur une relation déterminées, ces services pouvant prendre ou déposer des voyageurs aux points terminus et éventuellement en cours de route à des arrêts préalablement fixés<sup>7</sup>. Il s'agit par exemple du transport régulier d'élèves vers une piscine.

Les notions de « fréquence déterminée » et de « relation déterminée » impliquent une régularité et une prédictibilité indépendante des personnes transportées, même si l'organisation du transport est adaptée aux besoins variables des intéressés.

Nous considérons que la régularité suppose des transports répétés. Dans le cadre scolaire, nous concluons qu'un transport effectué dans un contexte pédagogique répond à cette condition car intégré dans un programme, lequel présume une répétition du déplacement (visite d'un musée). En revanche, une sortie festive ou un voyage scolaire (parc d'attraction) ne répond pas à cette condition.

La catégorie déterminée de personnes suppose que le groupement ne soit pas provisoire, constitué uniquement pour la durée du transport mais lui pré-existe et lui survive.

- **Service occasionnel** : service ne répondant pas aux définitions de services réguliers ou réguliers spécialisés. Il s'agit d'une catégorie résiduaire qui suppose l'absence de toute fréquence du service et la constitution d'un groupe de personnes à l'initiative du donneur d'ordre ou du transporteur.

## **4. Accès à la profession et au marché**

### **4.1 Accès à la profession**

Doit être autorisée toute entreprise au sens large<sup>8</sup> qui entend exercer la profession de transporteur de personnes par route, c'est-à-dire l'activité consistant en des transports de personnes offerts au public ou à certaines catégories d'usagers, contre rémunération payée par la personne transportée ou par l'organisateur du transport.

L'accès à la profession vérifie et atteste l'honorabilité, la capacité financière et la capacité professionnelle (via le gestionnaire de transport) de l'entreprise candidate.

---

<sup>7</sup> Articles 3 et 11 de l'arrêté-loi précité.

<sup>8</sup> Toute personne physique, toute personne morale avec ou sans but lucratif, toute association de personnes sans personnalité juridique et avec ou sans but lucratif, ainsi que tout organisme relevant de l'autorité publique, qu'il soit doté d'une personnalité juridique propre ou qu'il dépende d'une autorité ayant cette personnalité (art.1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup> de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 30 avril 2009 précité)

Suivant les réglementations wallonne et fédérale, l'accès à la profession n'est pas exigé dans le chef des personnes effectuant des transports pour compte propre.

## 4.2 Accès au marché

Une entreprise autorisée à exercer la profession de transporteur ou une entité dispensée doit obtenir une autorisation pour chaque service de transport à effectuer pour compte d'un donneur d'ordre.

La Wallonie a opté pour le maintien des autorisations pour les services réguliers et réguliers spécialisés sur son territoire. L'exigence d'une autorisation donne sa pleine mesure à la décision du Gouvernement, en exécution du décret du 21 décembre 1989, de désigner le Groupe TEC comme opérateur unique. Il s'agit de la volonté d'organiser l'offre de transport et donc de la maîtriser en évitant une concurrence inefficace entre réguliers et réguliers spécialisés<sup>9</sup>.

Les services réguliers internationaux doivent faire l'objet d'une autorisation conformément à la réglementation européenne<sup>10</sup> par l'autorité régionale ou fédérale suivant que le trajet se déroule ou non à l'intérieur d'une bande de 25 km de part et d'autre de la frontière nationale.

Pour les services réguliers spécialisés internationaux, l'existence d'un contrat suffit.

Les services occasionnels, compétence fédérale rappelons-le, ne sont pas soumis à autorisation.

Relevons encore qu'un service de transport gratuit n'est pas soumis à autorisation.

## **5. Quels transports peuvent être exécutés par une autorité publique locale au moyen de son propre bus ? À quelles conditions ?**

### 5.1 Service régulier national ☹

Il s'agit des lignes régulières. Les TEC sont seuls compétents pour l'organisation des services réguliers en Wallonie.

**Une commune/province ne peut pas exploiter un service régulier avec son bus ni pour son compte ni pour le compte du TEC (sous-traitance).**

---

<sup>9</sup> En Flandre, la situation diffère. Nonobstant la désignation de DeLijn comme opérateur unique, les services réguliers spécialisés ne font pas l'objet d'une autorisation mais d'un simple contrat.

<sup>10</sup> Règlement européen n°1073/2009 du 21 octobre 2009 précité.

Cependant, il est possible pour une commune d'organiser un service régulier avec un bus mis à sa disposition par le TEC. Le chauffeur est quant à lui engagé par la commune. Il s'agit d'un partenariat entre la commune et le TEC compétent (service « proxibus »). Le TEC est considéré comme le transporteur (seul à devoir détenir l'accès à la profession).

### 5.2 Service régulier spécialisé de ramassage scolaire ☺

Le ramassage scolaire, suivant la terminologie courante, est régi par le décret du 1<sup>er</sup> avril 2004 relatif aux plans de déplacement et au transport scolaire sous le vocable *transport scolaire*, c'est-à-dire le service régulier spécialisé entre le domicile/résidence d'un élève et l'école fréquentée et vice versa.

Le Groupe TEC dispose d'un monopole pour ce type de transport en application de ce même décret<sup>11</sup>. L'accès au marché (autorisation) est exclusivement délivré au Groupe TEC. Toute violation de ce monopole est une infraction.

**Une commune/province ne peut pas exploiter seule un service de ramassage scolaire avec son bus.**

**Toutefois, une sous-traitance est possible entre le TEC compétent et l'autorité locale.**

S'agissant de ramassage scolaire effectué par un pouvoir public au moyen de son propre véhicule, la réglementation sur l'accès à la profession n'est pas applicable au pouvoir local<sup>12</sup>.

C'est le TEC compétent qui sollicite et qui reçoit l'autorisation de transport délivrée par la Direction du transport de personnes du SPW.

### 5.3 Services réguliers spécialisés – hors ramassage scolaire ☺

Il s'agit de services pour compte d'autrui tels que le transport d'élèves vers une piscine, un centre sportif ou encore le transport du personnel vers une entreprise.

Ces services sont soumis à une autorisation d'accès au marché délivrée par la Région wallonne. Cette autorisation n'est délivrée qu'aux entreprises détenant un accès à la profession.

**Une commune/province ne peut pas effectuer des services réguliers spécialisés.**

Une commune ne peut pas non plus effectuer un service régulier spécialisé international. Celui-ci requerrait en effet une licence communautaire et donc un accès à la profession<sup>13</sup>.

---

<sup>11</sup> Article 40§1<sup>er</sup> du décret du 1<sup>er</sup> avril 2004 relatif au transport et aux plans de déplacements scolaires.

<sup>12</sup> Article 4, 1<sup>o</sup> de l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 avril 2009 précité.

#### 5.4 Service de transport pour compte propre à caractère régulier ☺

Les services pour compte propre à caractère régulier doivent remplir les conditions suivantes<sup>14</sup> :

- Les transports sont réguliers : réalisés selon une fréquence déterminée ;
- ils sont effectués à des fins non lucratives et non commerciales (pas forcément gratuitement) ;
- l'activité de transport est une activité accessoire pour celui qui effectue le transport ;
- les véhicules utilisés sont la propriété de celui qui effectue le transport, ou ont été achetés à tempérament par lui, ou ont fait l'objet d'un contrat de location à long terme et
- sont conduits par un membre du personnel de celui qui effectue le transport ou par lui-même ;
- il faut également un lien avec les personnes transportées. Par exemple : les pensionnaires d'un home relevant directement de la commune, les élèves d'une école communale, ...

**La commune/province peut effectuer un transport pour compte propre relevant de la compétence régionale (si les conditions sont remplies). Aucune autorisation n'est requise.**

Il est conseillé de demander au SPW une attestation, utile en cas de contrôle, confirmant que le service n'est pas soumis à autorisation (à l'adresse mail : [accesmarche.transportdepersonnes@spw.wallonie.be](mailto:accesmarche.transportdepersonnes@spw.wallonie.be) ou par courrier : SPW - Direction du transport de personnes – Boulevard du Nord, n°8, 5000 NAMUR).

Un transport pour compte propre international est soumis à attestation<sup>15</sup>. L'attestation est délivrée soit par la Wallonie si le trajet s'étend à maximum 25 km de part et d'autre de la frontière, soit par l'Autorité fédérale dans les autres cas.

#### 5.5 Service occasionnel ☹

**Les communes/provinces ne peuvent pas effectuer des services occasionnels.** Ces services sont réservés aux transporteurs professionnels.

#### 5.6 Service de transport pour compte propre à caractère occasionnel ☺

---

<sup>13</sup> Article 4§1<sup>er</sup> du Règlement (CE) n°1073/2009 précité.

<sup>14</sup> Articles 1, §1<sup>er</sup>, 6° et 4, 2° de l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 avril 2009 précité.

<sup>15</sup> Article 5§5 du règlement (CE) n° 1073/2009 précité.

Les services pour compte propre à caractère occasionnel (compétence fédérale) doivent remplir les conditions suivantes <sup>16</sup> :

- Les transports sont réalisés de manière occasionnelle : absence de fréquence déterminée ;
- ils sont effectués à des fins non lucratives et non commerciales ;
- l'activité de transport est une activité accessoire pour celui qui effectue le transport ;
- les véhicules utilisés sont la propriété de celui qui effectue le transport, ou ont été achetés à tempérament par lui, ou ont fait l'objet d'un contrat de location à long terme et
- sont conduits par un membre du personnel de celui qui effectue le transport ou par lui-même ;
- il existe un lien réel et permanent avec les personnes transportées.

Ce 5<sup>ème</sup> critère devra être rempli vu qu'il s'agit d'une compétence fédérale. La commune veillera à détenir à bord les documents appropriés démontrant que ce lien réel et permanent existe et que le transport répond aux critères de transport pour compte propre au sens de la loi fédérale<sup>17</sup>.

Ces transports nationaux pour compte propre n'exigent ni d'autorisation ni d'attestation.

Pour les transports internationaux pour compte propre relevant de la compétence fédérale, il y a lieu de demander une attestation au SPF Mobilité et Transports (voyageurs.route@mobilite.fgov.be)<sup>18</sup>.

**La commune peut effectuer un transport pour compte propre relevant de la compétence fédérale.**

---

<sup>16</sup> Articles 3 §§ 2-3 et 5 de la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de voyageurs par route et portant exécution 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, et portant exécution du Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le Règlement (CE) n° 561/2006

<sup>17</sup> Article 7, alinéa 3, de l'arrêté royal du 22 mai 2014 relatif au transport de voyageurs par route.

<sup>18</sup> Article 7, alinéa 2, de l'arrêté royal du 22 mai 2014 précité.

## **6. SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

### **6.1 Tachygraphe**

Le tachygraphe est en principe obligatoire. Les exceptions suivantes peuvent néanmoins s'appliquer aux bus communaux<sup>19</sup> :

- Les services réguliers spécialisés qui ne dépassent pas 50km par trajet ;
- Les véhicules de 10 à 17 sièges destinés exclusivement à des fins non commerciales ;
- Les véhicules appartenant à des pouvoirs publics ou loués sans conducteur par ceux-ci pour effectuer des transports par route qui ne concurrencent pas les entreprises de transport privées.

### **6.2 Places assises / places debout**

Pour effectuer des services occasionnels, il est obligatoire d'utiliser un véhicule contenant uniquement des places assises<sup>20</sup>.

Par contre, pour les services réguliers (spécialisés) et les services pour compte propre à caractère régulier, le bus utilisé peut comporter des places debout<sup>21</sup>.

À noter que, en ce qui concerne les services de ramassage scolaire, le cahier des charges type approuvé par le Gouvernement wallon entre le Groupe Tec et les loueurs impose que les élèves soient assis<sup>22</sup>. Pour les autres services de transport d'élèves (vers des piscines, centres sportifs,...), il appartient à chaque donneur d'ordre d'intégrer ou non dans ses conditions de passation ou d'exécution des exigences en cette matière.

Chaque personne, adulte ou enfant, doit disposer d'une place assise entière lorsque le véhicule en est pourvu. La règle antérieure des deux tiers de place

---

<sup>19</sup> Articles 2 et 3 du Règlement (CE) n°561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 et article 3 de l'arrêté royal du 17 octobre 2016 relatif au tachygraphe et aux temps de conduite et de repos.

<sup>20</sup> Article 1<sup>er</sup>, §2, 49° et 53° et article 65 de l'arrêté royal du 15 mars 1968 précité.

<sup>21</sup> Article 1<sup>er</sup> §2, 53° de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité. Il s'agit de :

1° Les transports organisés et exploités par un employeur, au moyen de son propre matériel et sous sa propre responsabilité, à l'usage exclusif de son personnel pour peu qu'il n'en résulte aucune charge pécuniaire ou onéreuse pour ce dernier;

2° Les transports de et vers les gares assurés par les hôtels, à l'usage exclusif de leur clientèle; les transports de et vers les aéroports, assurés par les entreprises de navigation aérienne, à l'usage exclusif de leur clientèle; les services d'ambulance des hôpitaux et cliniques, et, en général, tous les transports analogues ne comportant pas l'intervention d'un entrepreneur de transports terrestres.

<sup>22</sup> 1 AVRIL 1999. - Cahier des charges type en matière de transport des élèves fréquentant les établissements d'enseignement organisés ou subventionnés par la Communauté française sur le territoire de la région de langue française, approuvé par arrêté du 27 avril 1995.

occupés par un enfant sur un siège comportant trois places a été supprimée (2003).

Précisons encore qu'effectuer des services réguliers spécialisés n'implique pas de restrictions spécifique concernant l'utilisation de la voie publique (ex. : utilisation des autoroutes, sauf la troisième bande). L'usage des sites propres est cependant réservé aux véhicules effectuant des services réguliers.

### 6.3 Ceintures de sécurité

Les véhicules de plus de huit places, non compris celle du chauffeur, qui relèvent de la catégorie des autocars (classe III et B = ne comportant que des places assises) doivent être équipés de ceintures de sécurité et de système d'ancrage s'ils sont immatriculés après le 31 mars 2003<sup>23</sup>.

En revanche, pour les autres véhicules de plus de huit places comportant ou pouvant comporter des places debout (classes I et II, et A = type autobus), une telle prescription n'existe pas.

L'article 35 du Code de la route confirme que le port de la ceinture de sécurité n'est pas obligatoire dans les véhicules destinés au transport de personnes comportant plus de huit places assises, outre le siège du conducteur, dans les véhicules destinés aux services réguliers et réguliers spécialisés.

Si le véhicule retenu à l'issue de la mise en concurrence pour l'attribution des circuits est un autocar immatriculé après le 1er avril 2003, les places seront équipées de ceintures de sécurité. Si ledit véhicule est un autobus, les sièges ne seront pas nécessairement pourvus de ceintures.

En ce qui concerne les services réguliers spécialisés autres que les ramassages scolaires, il appartient au donneur d'ordre, de prévoir dans le cahier des charges visant à la mise en concurrence du service l'exigence de ceintures de sécurité aux places assises.

12.2016

Cécilia ANTENUCCI

---

<sup>23</sup> Article 30 de l'arrêté royal du 15 mars 1968 précité.