

N° 7762<sup>2</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2020-2021

**PROJET DE LOI****modifiant la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis**

\* \* \*

**AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS**

(15.3.2021)

**RESUME STRUCTURE**

*La Chambre des Métiers souscrit à l'utilité de réformer la loi actuelle afin d'adapter l'activité artisanale de loueur de taxi et de voitures de location aux évolutions constatées en termes de mobilité des personnes.*

*En effet, des investissements publics très importants ont été réalisés ces dernières années pour promouvoir l'attractivité des transports publics, avec comme point d'orgue, la gratuité de tous les transports publics depuis le 1<sup>er</sup> mars 2020.<sup>1</sup>*

*La Chambre des Métiers est d'avis que les taxis et les VLC ont un rôle essentiel à jouer dans cette évolution afin d'inciter les personnes à changer d'habitude et de ne pas prendre systématiquement leur voiture personnelle pour circuler dans le pays.*

*Les services de taxi et de VLC ont donc leur importance sociale – les transports publics ne pouvant pas répondre à toutes les demandes – et ils sont aussi pourvoyeurs d'une image de marque du Grand-Duché.*

*Pour ces différentes raisons, la Chambre des Métiers propose certaines modifications afin que les services des voitures de location avec chauffeur (VLC), soit mieux caractérisés par rapport au service des taxis, et que les règles soient mieux adaptées.*

*En ce qui a plus spécifiquement trait aux taxis, si la Chambre des Métiers prend note de la tentation de laisser la libre concurrence dicter les règles du jeu, elle attire l'attention du gouvernement sur le fait que le secteur est aujourd'hui très endetté alors qu'il subit, depuis déjà une année, comme les autres secteurs de l'événementiel, la baisse drastique du nombre de leurs clients en raison de la pandémie de la Covid-19, et que les perspectives pour 2021 restent très mauvaises.*

*Il est dans ce contexte important de revoir le projet de loi qui est proposé afin que le cadre légal soit mieux adapté à l'exercice de l'activité de taxi et de VLC, tant pour les professionnels du secteur que pour les consommateurs.*

*Aussi, il est proposé une série de mesures alternatives à l'option de la dérégulation, qu'il s'agisse d'augmenter les contrôles, de prévoir certaines contraintes aux exploitants, ou d'apporter plus de souplesses concernant la gestion administrative des licences.*

*Si cependant une ouverture à la concurrence était finalement retenue pour le service de taxis, il est demandé, eu égard au fort endettement du secteur, qu'une période transitoire adaptée soit prévue afin de ne pas réduire à néant les investissements et efforts réalisés jusqu'à ce jour.*

*Il est aussi demandé que cette réglementation, dont l'objectif est d'organiser l'activité artisanale de loueur de taxi et de voitures de location, n'impose pas de normes environnementales pour les véhicules, alors que les contraintes proposées ne sont, ni justifiées, ni adaptées aux différents services que recouvrent en réalité cette activité.*

\*

<sup>1</sup> Cette évolution s'inscrit dans le cadre du développement par le Ministère d'un « concept de transport multimodal » ([www.modu2.lu](http://www.modu2.lu))

Par sa lettre du 27 janvier 2021, Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux Publics a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet du projet de loi repris sous rubrique.

\*

## 1. CONSIDERATIONS GENERALES

Le projet de loi sous avis, dont l'entrée en vigueur est prévue le 1<sup>er</sup> janvier 2022, propose de moderniser la loi actuelle avec une réglementation pour les voitures de location avec chauffeurs (ci-après « VLC »), une ouverture totale du marché des taxis à la concurrence avec la suppression des zones géographiques et des quotas de licences, des nouvelles règles pour les conducteurs concernant à la fois l'accès à la profession et les règles déontologiques, et la nouvelle notion de « flotte » de véhicules afin de contraindre les exploitants à réduire les émissions de CO<sub>2</sub>.

### 1.1. Les voitures de location avec chauffeurs (VLC)

Le projet de loi sous avis ajoute, au fil de l'actuelle loi organisant les services de taxi, des dispositions pour les VLC afin, suivant l'exposé des motifs, de conférer aux utilisateurs de VLC les mêmes droits que ceux reconnus aux utilisateurs des taxis.

Poursuivant cet objectif de protection des utilisateurs, il est prévu, d'une part, que le conducteur devra disposer d'une carte de conducteur et respecter certaines règles, et, d'autre part, que le service des réclamations et les mesures et sanctions administratives actuellement prévues pour les taxis seront étendus aux VLC.

A l'instar des taxis, le titulaire d'une licence d'exploitation de VLC – qui doit disposer d'une autorisation d'établissement<sup>2</sup> – devra être le propriétaire du véhicule immatriculé en tant que VLC.<sup>3</sup>

Il est aussi prévu de limiter l'activité des VLC aux « *services sur commande préalable dûment documentée* » dont « *les délais et modalités de la commande ainsi que le contenu de la confirmation de commande sont déterminés par règlement grand-ducal* ». <sup>4</sup> Suivant le commentaire des articles, il est envisagé d'imposer pour les VLC une commande au moins une heure à l'avance.

Le prix pour les VLC doit obligatoirement être fixé à l'avance et de manière forfaitaire non révisable<sup>5</sup> et il est renvoyé à un règlement grand-ducal le soin de fixer « *les modalités de la documentation de commande* ». <sup>6</sup>

Concernant les véhicules pouvant être utilisés comme VLC, le projet de loi sous avis limite les VLC aux voitures qui ont, en plus du conducteur, entre quatre et huit places assises.

Aux fins de l'immatriculation, les VLC doivent respecter certaines conditions fixées de manière quasiment identique que pour les taxis, à l'exception du taximètre, et du panneau lumineux « TAXI » qui sont des équipements techniques spécifiques pour les taxis.

Contrairement aux taxis, sur lesquels une publicité est autorisée sur la carrosserie, « *toute forme de publicité ou indication faisant allusion à des services de taxis est interdite sur une VLC* ». <sup>7</sup>

En raison de l'activité exclusivement liée à une commande préalable, aucune restriction territoriale ou quantitative n'a été retenue pour l'activité des VLC, dont le nombre est aujourd'hui estimé à environ 1.020 voitures immatriculées en tant que tel, mais dont « *seulement quelques 300 opèrent effectivement dans le cadre d'une prestation de service de transport occasionnel rémunéré de personnes* ». <sup>8</sup>

**Si la Chambre des Métiers apprécie très favorablement que les VLC soient réglementées, et que ce service soit distingué de celui des taxis, elle propose que certaines règles soient mieux précisées et adaptées (cf. 2ème partie ci-après).**

<sup>2</sup> Suivant le droit d'établissement, l'activité de « Loueur de taxi et de voitures de location » est une activité artisanale (ou activité d'« artisan taxi »), qui occupe à ce jour 1.663 personnes avec 283 exploitants affiliés à la Chambre des Métiers.

<sup>3</sup> Projet d'article 3.

<sup>4</sup> Projet d'article 2 paragraphe 4.

<sup>5</sup> Projet d'article 15 paragraphe 4.

<sup>6</sup> Projet d'article 2 paragraphe 1.

<sup>7</sup> Projet d'article 13 bis paragraphes 1<sup>er</sup> et 2

<sup>8</sup> Commentaire des articles, ad. Article 6.

## 1.2. Abolition des zones géographiques et de la limitation du nombre des taxis

### • Abolition des zones géographiques

Le projet de loi sous avis propose de supprimer les six zones géographiques actuelles au motif que cette division ne serait plus justifiée avec « *l'arrivée de nouvelles centrales d'appels et notamment l'avènement de la technologie (smartphones et applications)* »<sup>9</sup> et le constat que beaucoup de taxis d'autres zones que la zone 1 circulent dans cette zone afin d'augmenter leurs chances d'être contacté par leurs centrales d'appel, et aussi que nombre de petits exploitants de la zone 1 préféreraient travailler à leur propre compte sans être liés à une centrale d'appel.

Le risque d'une désertification des taxis zones rurales ne se poserait pas, suivant les auteurs du projet de loi sous avis, car ce problème ne s'est pas posé à la suite de la réforme de 2016 qui a réduit les zones de 44 à 6.

### • Abolition de la limitation du nombre des taxis

Le projet de loi sous avis propose d'ouvrir complètement le marché à la concurrence en supprimant le quota des licences de taxi.

Suivant le commentaire des articles, l'objectif est de faire baisser le prix des courses de taxi.

La suppression du quota de licences, associée à une procédure d'obtention des licences digitalisée et simplifiée, permettra aussi, selon le projet, de donner plus de latitude aux exploitants d'augmenter ou de réduire le nombre de leurs véhicules en fonction du volume d'activité.

Il est aussi proposé de supprimer l'actuelle liste d'attente en vue de l'octroi d'une licence de taxi, ainsi que la possibilité « d'extension temporaire » d'une licence de taxi qui était prévue pour permettre à un exploitant de remplacer pour une très courte durée un véhicule de taxi hors service par un « taxi de remplacement » en vue de sa remise en service ou de son remplacement définitif.

Il est enfin avancé que la fin du quota des licences de taxi mettra un terme à la pratique illégale de sous-location de licences, ou à la sous-utilisation de licences réalisée à la seule fin de limiter l'entrée de nouveaux arrivants dans le marché.

**Le secteur remet en question les effets escomptés de l'abolition des zones géographiques et du nombre limité des licences, et estime que cette libéralisation du marché des taxis risque de générer d'autres dysfonctionnements.**

**La Chambre des Métiers propose, eu égard au fort endettement du secteur, des solutions alternatives plus nuancées et ciblées que de laisser le marché des taxis s'autoréguler avec une libre concurrence (cf. 2ème partie ci-après).**

## 1.3. Les nouvelles règles pour l'obtention d'une carte de conducteur de taxi et de VLC

Le projet de loi sous avis, considérant qu'une grande partie des conducteurs roulent à la fois des taxis et des VLC, propose d'appliquer pour les conducteurs de VLC la même exigence que celle prévue pour les taxis, à savoir de posséder une carte de conducteur de taxi.

Les conditions d'attribution de la carte de conducteur ont été modifiées, tant en ce qui concerne la formation, que les critères à remplir, avec des dispositions transitoires.

Il est aussi prévu d'étendre aux VLC l'obligation actuellement prévue pour les taxis d'afficher la carte de conducteur « *de manière visible* » pendant le service.<sup>10</sup>

### • Concernant la formation de conducteur

Le projet de loi sous avis envisage de ne plus faire dépendre l'attribution de cette carte d'une obligation formelle de suivre une séance d'information, mais d'exiger de passer un contrôle éliminatoire dont le contenu et les modalités seront à déterminer par règlement grand-ducal.<sup>11</sup>

<sup>9</sup> Exposé des motifs page 2.

<sup>10</sup> Projet d'article 11 paragraphe 3 nouveau.

<sup>11</sup> Projet d'article 9.

La participation à l'examen serait payante, avec un tarif maxima de 100 euros, et sous l'autorité du ministre, et la possibilité d'en déléguer l'exécution à la Société nationale de circulation automobile S.à r.l. (ou « SNCA ») .

Suivant le commentaire des articles, il est prévu que la formation serait dispensée de manière gratuite par une plateforme d'apprentissage en ligne.<sup>12</sup>

#### • *Concernant les critères à remplir*

La condition d'être titulaire d'un permis de conduire valable depuis deux ans au moins est précisée par une condition d'âge minimal de vingt-et-un ans, et un âge maximal à ne pas dépasser de soixante-dix ans a été ajouté.

L'appréciation de l'honorabilité du conducteur est maintenue avec cependant la règle que l'analyse des antécédents judiciaires sera limitée aux cinq années qui précèdent la demande de l'obtention de la carte de conducteur.

On notera que la carte de conducteur devra être renouvelée tous les cinq ans, au lieu des dix ans comme actuellement, et que l'épreuve éliminatoire ne sera pas exigée pour le renouvellement de la carte.

#### • *Les dispositions transitoires*

Des dispositions transitoires sont prévues en distinguant les conducteurs de taxis des conducteurs de VLC.

- Pour les cartes de conducteurs de taxi qui sont délivrées avant le 1<sup>er</sup> janvier 2022, ces cartes resteront valables jusqu'à leurs dates d'expiration, soit dix ans, puis devront être renouvelées suivant les nouvelles règles.
- Pour conducteurs de VLC qui ne disposeraient pas de carte de conducteur de taxi – avant semble-t-il la date d'entrée en vigueur de la loi – ces derniers devront se conformer aux nouvelles exigences pour obtenir leur carte, et donc passer l'examen, avant le 1<sup>er</sup> janvier 2023.

**Le secteur apprécie très positivement ces nouvelles règles dans leurs principes en ce qu'elles augmentent les exigences pour devenir conducteur de taxi ou de VLC et visent l'objectif d'assurer une certaine qualité et une certaine sécurité à ces services de transport de personnes.**

**Il est cependant proposé que la formation et l'examen des conducteurs soient aménagés de manière différente afin que l'accent soit mis, non pas sur le test éliminatoire, mais sur plutôt sur la formation pratique, et que la Chambre des Métiers se propose d'organiser cette formation.**

**La limite d'âge de 70 ans apparaît trop stricte et devrait être adaptée en fonction des capacités réelles de chaque conducteur qui pourraient être appréciées par la médecine du travail (cf. 2ème partie ci-après).**

### 1.4. Les droits et devoirs du conducteur

Les règles applicables aux conducteurs de taxi ont été modifiées, et certaines de ces règles sont aussi applicables pour les conducteurs de VLC, comme listé ci-après :

- il ne sera plus interdit à un conducteur de taxi de prendre en charge un client à moins de 50 m d'un emplacement réservé si le conducteur justifie d'une commande préalable ;
- il sera désormais interdit pour un conducteur de taxi de prendre en charge un client qui aurait effectué une réservation préalable auprès d'un autre taxi ;
- il ne sera plus possible pour un conducteur de taxi de refuser de prendre en charge un client pour une course de courte distance, alors que cette possibilité est aujourd'hui prévue concernant la prise en charge sur les emplacements réservés ;
- les conducteurs de taxi et de VLC seront tenus d'accepter le paiement par carte bancaire, respectivement, pour les conducteurs de taxi, de devoir acheminer le client à un guichet automatique bancaire – à titre gracieux – en cas de panne du terminal de paiement bancaire dans le taxi ;

<sup>12</sup> Commentaire des articles, Ad. Article 12.

- les conducteurs de taxi et de VLC ne pourront plus fumer pendant le service à l'intérieur du véhicule ;
- l'obligation pour les conducteurs de taxi de délivrer le reçu imprimé est modifiée afin, d'une part, d'introduire la possibilité de délivrer ce reçu par voie électronique, et, d'autre part, que ce reçu mentionne l'adresse de départ et de destination de la course et le cas échéant les arrêts intermédiaires, ainsi que le numéro de la licence d'exploitation pour améliorer les contrôles en cas de réclamations ;
- l'obligation pour les conducteurs de taxi de conduire les clients par « *le chemin le plus court, sauf dans le cas où le client en indique un autre* » (actuel article 12 paragraphe 3, 3°) est remplacée par l'obligation de prendre « *le chemin économiquement le plus favorable pour le client, sauf dans le cas où le client en indique un autre et qui est à confirmer par écrit par le client* » et il est renvoyé à un règlement grand-ducal de proposer un modèle de dérogation écrite ;
- la possibilité pour les conducteurs de taxi d'exiger une provision pour les courses à l'étranger, avec un montant maximum de 250 euros ;
- la possibilité pour les conducteurs de taxi et de VLC de demander, moyennant une facture à envoyer par l'exploitant, des frais de nettoyage en cas de salissure, qui doivent être justifiés, documentés, et ne pas dépasser 250 euros.

**La Chambre des Métiers approuve les modifications proposées avec la réserve, concernant la provision maximale pour les courses à l'étranger, que le montant maximal soit fixé de manière proportionnelle au montant total estimé de la course.**

### 1.5. Les valeurs environnementales des véhicules

Le projet de loi sous avis fixe les valeurs environnementales des véhicules des taxis et des VLC à l'identique, en prévoyant, d'une part, que la limite maximale d'émission de CO<sub>2</sub> soit de 150 g/km, ce qui correspond à la limite fixée par la loi actuelle pour les taxis.

D'autre part, et c'est nouveau, le projet de loi sous avis propose de réduire la limite maximale des émissions de CO<sub>2</sub> à 95g/km en cas de flotte de véhicules, c'est-à-dire à partir de deux taxis ou de deux VLC appartenant à un même exploitant, et ceci à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025.<sup>13</sup>

**La Chambre des Métiers est d'avis que cette loi ne devrait pas à imposer des valeurs environnementales aux véhicules. (cf. ci-après, 2ème partie).**

### 1.6. Autres modifications

Les dispositions relatives aux traitements des données à caractère personnel ont été revues afin d'ajouter les données relatives aux VLC, et d'adapter les finalités des traitements aux nouvelles dispositions.

Il est proposé de centraliser les données traitées dans une « banque de données nationale relative aux taxis et aux VLC ».<sup>14</sup>

Si les actuelles sanctions administratives sont maintenues, le projet de loi sous avis étend leur champ d'application aux VLC et précise les conséquences de ces sanctions comme suit :

- En cas de retrait « définitif » d'une licence, l'exploitant est forclo de toute nouvelle demande pendant une durée de six mois.
- En cas de retrait « définitif » d'une carte de conducteur, l'intéressé ne pourrait plus formuler de nouvelle demande en vue d'obtenir cette carte.
- En cas de suspension temporaire d'une licence ou d'une carte de conducteur, il est prévu que toute nouvelle demande soit refusée pendant la durée de la suspension.

**La Chambre des Métiers approuve les modifications proposées avec la réserve de l'ajout d'une prescription concernant le retrait « définitif » d'une carte de conducteur.**

\*

<sup>13</sup> Commentaire des articles.

<sup>14</sup> Projet d'article 18.

## 2. OBSERVATIONS PARTICULIERES

La Chambre des Métiers souscrit à l'utilité de réformer la loi actuelle afin d'adapter l'activité artisanale de loueur de taxi et de voitures de location aux évolutions constatées en termes de mobilité des personnes.

En effet, des investissements publics très importants ont été réalisés ces dernières années pour promouvoir l'attractivité des transports publics, avec comme point d'orgue, la gratuité de tous les transports publics depuis le 1<sup>er</sup> mars 2020.<sup>15</sup>

La Chambre des Métiers est d'avis que les taxis et les VLC ont un rôle essentiel à jouer dans cette évolution afin d'inciter les personnes à changer d'habitude et de ne pas prendre systématiquement leur voiture personnelle pour circuler dans le pays.

Les services de taxi et de VLC ont leur importance sociale – les transports publics ne pouvant pas répondre à toutes les demandes – et ils sont donc aussi pourvoyeurs d'une image de marque du Grand-Duché.

Si le secteur qui a été consulté par la Chambre des Métiers<sup>16</sup> ne nie pas l'importance de devoir agir sur certains dysfonctionnements – tels que certaines pratiques de prix excessifs, un temps d'attente parfois très long, et une prestation pas toujours à la hauteur – il partage la nécessité que cette réforme aille plus loin que de répondre ponctuellement à certains dysfonctionnements afin qu'elle les accompagne à tenir le rôle qui doit leur être attribué dans le futur paysage luxembourgeois des services de transports de personnes.

Le Chambre des Métiers a ainsi formulé certaines modifications aux dispositions du projet de loi sous avis qui constitueraient des réelles avancées, tant pour les utilisateurs, que pour les exploitants et leurs salariés.

Ainsi, il est proposé de mieux définir la place des VLC par rapport aux taxis, et que la réglementation soit adaptée aux différents aspects que cette activité recouvre en réalité.

Il est aussi proposé, au lieu de laisser la libre concurrence dicter un futur incertain pour les taxis dans le paysage luxembourgeois des services de transports de personnes, que des mesures concrètes soient prises pour, à la fois, confirmer l'importance du service des taxis en matière de mobilité et augmenter la qualité des services proposés.

### 2.1. La réglementation doit aller plus loin pour bien correspondre avec l'activité des voitures de location avec chauffeur (VLC)

Si les taxis gardent un monopole concernant le marché dit de la « maraude », c'est-à-dire celui de la prise en charge de clients qui hèlent un taxi disponible sur la voie publique ou sur un emplacement réservé, l'activité de taxi évolue de plus en plus vers le marché de la réservation préalable en raison de l'effet conjugué de l'évolution technologique et des mentalités, marché qui représenterait à ce jour entre 75% et 80% de leur activité.<sup>17</sup>

Les VLC, qui ne peuvent pas avoir une activité de maraude, exercent exclusivement leur activité sur le marché de la réservation préalable.

La Chambre des Métiers est d'avis que le projet de loi sous rubrique devrait affiner les règles applicables aux VLC afin que la spécificité, et les raisons d'être de l'activité des VLC, soient clairement définies.

Suivant les acteurs, l'activité de VLC regroupe en réalité deux services très différents.

Les premiers services de VLC, que l'on pourrait appeler « services de limousine » correspondent à une demande de clients de bénéficier d'un service de luxe, respectivement un service discret, ou un service pour une durée qui n'est pas limitée à une course, comme par exemple, pour des visiteurs étrangers, pour leur temps de présence sur le territoire ; certains exploitants de VLC proposent ainsi

<sup>15</sup> Cette évolution s'inscrit dans le cadre du développement par le Ministère d'un « concept de transport multimodal » ([www.modu2.lu](http://www.modu2.lu))

<sup>16</sup> La Chambre des Métiers a consulté la Fédération des Taxis, l' Alliance Luxembourgeoise des Taxis, des voitures de location et des ambulances (ou « ALTVA a.s.b.l. »), ainsi que des exploitants indépendants non-affiliés.

<sup>17</sup> Estimation faite par le Conseil de la Concurrence dans les affaires Webtaxi Sàrl, et Taxis Colux Sàrl (2018-FO-01 et 2018-FO-11).



des berlines haut de gamme<sup>18</sup>, ou, de manière plus anecdotique, des véhicules historiques perpétrant et diffusant ainsi un aspect culturel propre au pays.

Les seconds services de VLC, que l'on pourrait qualifier de « services spécifiques » visent les transports scolaires et les transports de personnes en situation de maladie ou de handicap ; ces services utilisant ainsi des véhicules adaptés ou de petites camionnettes.

L'activité de VLC imposerait la transcription des règles suivantes.

### ***2.1.1. Le principe de commande douze heures à l'avance***

Pour tous les VLC, il ne semble pas extraordinaire d'exiger que l'obligation de la commande préalable soit portée jusqu'à douze heures à l'avance.

En effet, tant les services de limousine que les services spécifiques s'organisent au minimum du jour pour le lendemain.

Porter l'obligation de la commande préalable d'une heure comme prévue à douze heures est une garantie que les exploitants ne soient pas tentés d'offrir un service de taxis sous forme de VLC afin d'économiser les coûts liés à l'installation et au fonctionnement du taximètre.

Il serait aussi judicieux d'interdire la visualisation de la circulation des VLC en temps réel sur les plateformes de réservation de VLC en ligne.

A titre subsidiaire, s'il n'est pas jugé utile d'imposer la règle des douze heures de commande préalable, le secteur propose de mieux contrôler l'activité du conducteur :

- la Fédération des Taxis propose que l'activité des conducteurs de VLC soit contrôlée avec un ordinateur de bord à l'instar de ce qui est prévu pour les chauffeurs routiers avec les disques chronotachygraphes ;
- l'Alliance Luxembourgeoise des Taxis, des voitures de location et des ambulances (ci-après « ALTVA a.s.b.l. ») propose, au lieu de l'ordinateur, que soit imposée pour chaque VLC une « feuille de route quotidienne », qui pourraient être dématérialisée, et qui permettrait de contrôler, le cas échéant, que la course (les horaires et les kilomètres indiqués notamment) corresponde à la réalité.

### ***2.1.2. L'affichage et la publicité sur les véhicules***

Le projet de loi sous avis impose, à l'instar des taxis, sur les VLC « la présence et la conformité de l'affichage aux dispositions du Code de la consommation. » (Projet d'article 13 bis paragraphe 5). Cette règle ne devrait pas être prévue pour les VLC qui ne doivent pas être tenus d'afficher des tarifs sur les véhicules en raison justement de la commande préalable.

De plus, pour les services dits « de limousine » ou de « transport haut de gamme/de luxe », il semble logique d'interdire toute publicité sur la carrosserie des véhicules<sup>19</sup> : en effet, non seulement ces services justifient l'utilisation de véhicules assez discrets et, de plus, l'absence de publicité permet d'assurer que ces services ne soient pas assimilés au service des taxis.

### ***2.1.3. L'utilisation de véhicules spécifiques***

La prescription de normes environnementales n'a pas sa place au sein de cette loi ; si des normes sont retenues, elles devraient être adaptées aux services de VLC : en effet, qu'il s'agisse de l'utilisation de camionnettes, de véhicules de luxe, ou de véhicules historiques, ces véhicules ne peuvent pas respecter les mêmes valeurs que celles prévues pour les taxis.

Les normes environnementales sont donc bien différentes pour les VLC que pour le service de taxis et la notion de flotte, imposant des valeurs moindres à partir de deux véhicules, ne fait pas de sens pour les VLC.

Aussi, le respect de ces normes nécessiterait l'achat de véhicules électriques plus coûteux, ce qui aura pour effet pervers une répercussion sur les prix de courses, qui augmenteront.

<sup>18</sup> Par exemple, l'utilisation de « Van » de 9 places de style Business.

<sup>19</sup> La dénomination sociale et les coordonnées de l'exploitant peuvent être mentionnées sur la sous-plaque, mais pas sur la carrosserie.

#### **2.1.4. Le « retour au garage ou obligation de stationnement » plutôt que l'interdiction de prise en charge sur la voie publique**

Au lieu d'interdire la prise en charge ou le placement d'une VLC sur la voie publique, il serait préférable d'imposer un retour au garage ou une obligation de stationnement.

En effet, le projet d'article 2 paragraphe 1er alinéa 3 du projet de loi sous avis « *interdit au conducteur d'une VLC de prendre en charge des clients ou de placer sa VLC à un endroit de la voie publique en vue d'offrir ses services.* »

Cette rédaction, qui propose d'adopter pour les VLC une interdiction similaire prévue pour les services de taxis<sup>20</sup>, doit être revue car, suivant une interprétation large d'une « offre de service », cette rédaction interdirait à un VLC de prendre en charge un utilisateur qui, bien qu'ayant commandé sa VLC à l'avance, ne disposerait pas de place de parking sur le lieu de prise en charge.

Le projet de loi devrait permettre la prise en charge ou le placement d'une VLC sur la voie publique, et d'ajouter l'obligation de retour au garage ou de stationnement qui pourrait être formulée comme suit : « *Dès l'achèvement de la prestation, le conducteur de la VLC doit, soit retourner au lieu d'établissement de l'exploitant, soit stationner sur un stationnement autorisé, à moins qu'il justifie d'une commande préalable* ».

### **2.2. Maintenir des zones géographiques et le quota actuel de licences pour les taxis**

#### **2.2.1. La raison d'être des zones géographiques et du quota de licences**

Il est essentiel de souligner que, tant la limitation du nombre de taxis en circulation, que la division du pays en zones géographiques, ne sont pas des mesures prises en faveur des exploitants actuels pour limiter la concurrence sur ce marché, mais des mesures nécessaires pour contrôler le nombre de taxis autorisés à stationner sur les emplacements réservés pour les taxis (ou « emplacements réservés »).

Une plaque-zone-taxi est administrativement une autorisation de stationnement sur un emplacement réservé permettant au taxi de la zone d'y attendre les potentiels clients à l'exclusion des taxis des autres zones.

Le zonage géographique, lié à un quota de licences de taxi<sup>21</sup>, est une mesure permettant de réguler le nombre de taxis en attente de clients sur les emplacements réservés.

La considération de l'augmentation de la commande préalable ne devrait pas remettre en question l'importance du marché de la maraude qui répond à un réel besoin des utilisateurs de bénéficier d'un taxi sans avoir à le commander à l'avance.

Il convient aussi de rappeler qu'une centrale de réservation bien organisée permet d'offrir des services sur l'ensemble du territoire, et d'éviter aussi les courses à vide.

#### **2.2.2. L'analyse différente des effets attendus de la suppression des zones géographiques et du quota des licences**

La libéralisation du secteur des taxis risque de générer des situations très compliquées car elle favorisera la circulation d'un nombre illimité de taxis vers le centre-ville et vers les lieux où la densité de population est plus importante, alors que les stationnements réservés sont par nature limités.

Cette libéralisation risque en revanche de ne pas avoir l'effet escompté d'une baisse des prix.

S'il est possible qu'une dérégulation du marché favorise l'entrée de nouveaux acteurs, et donc une plus forte concurrence sur les prix, il ne faut pas occulter le fait qu'il existe à ce jour une réelle concurrence sur les prix.<sup>22</sup>

<sup>20</sup> Actuel article 2 paragraphe 1er, alinéa 2.

<sup>21</sup> Il y a aujourd'hui 550 licences ordinaires (avec un *numerus clausus* suivant les zones) et l'attribution annuelle de 20 licences zéro émission (15 pour la zone centre et 5 pour le reste du pays) avec une limite générale de 1,5 taxi pour 1000 habitants et une limite particulière de 3 licences par exploitant et par année civile.

<sup>22</sup> Les prix enregistrés variant du simple au double, soit entre 22,50€ et 45€ pour un même tronçon de 10 kilomètres effectué en journée incluant la prise en charge (Réponse à la question parlementaire n° 209 du 16 janvier 2019).



De plus, une dérégulation du marché provoquera des tensions non maîtrisées, à savoir une inflation du nombre de véhicules sur les emplacements réservés, mais aussi des faillites en raison d'une concurrence exacerbée, et à terme le risque d'un développement d'ententes contraires au droit de la concurrence.<sup>23</sup>

Concernant la plus grande facilité de gestion qui résulterait de la libéralisation du quota des licences mise en avant par les auteurs du projet de loi sous avis, cette facilité serait liée à la suppression de la contrainte actuelle de devoir exploiter une licence de taxi qui se traduit en réalité par deux règles dans le dispositif légal actuel, à savoir, d'une part, l'obligation de commencer l'exploitation dans les deux mois de l'attribution de la licence, et, d'autre part, la perte de validité de plein droit de la licence après deux mois consécutifs de non-utilisation.

Or, la Chambre des Métiers considère que la suppression de la contrainte actuelle de devoir exploiter une licence de taxi ne va pas avoir pour effet une meilleure gestion des licences qui seraient accordées par les exploitants.

En revanche, ce qui est sûr, c'est que les pouvoirs publics n'auront plus le contrôle de l'effectivité de l'utilisation des licences actives.

Et il n'est pas à exclure que des personnes ne remplissant pas les conditions imposées par le droit d'établissement, et en particulier les trois années d'expérience professionnelle, seront tentés de sous-louer des licences à des exploitants peu scrupuleux.

### ***2.2.3. Les propositions alternatives du secteur***

- *Réduire le nombre des zones géographiques actuelles plutôt que de les supprimer*

Le secteur se prononce clairement en faveur du maintien du quota actuel des licences, ainsi celui des zones géographiques, quitte à réduire le nombre actuel des zones géographiques.

L'ALTVA a.s.b.l. propose de réduire les six zones actuelles à quatre zones, avec une fusion des actuelles zones 3 et 4, et des zones 5 et 6.

A titre subsidiaire, si cette proposition ne serait pas retenue, la Fédération des Taxis demande de maintenir au minimum deux zones, soit la zone 1 et le reste du pays en zone 2 afin de limiter le stationnement des taxis sur les emplacements autorisés de la zone 1.

- *Proposer une meilleure gestion des emplacements de taxis*

Le nombre des emplacements de taxis devrait être défini en proportion du nombre de licences de taxis en fonction des zones géographiques.

Le secteur demande que des emplacements de taxis soient prévus aux endroits où il existe une demande potentielle d'utilisateurs (ou « endroits stratégiques ») tels que certaines stations de tramways, le nouveau stade de Luxembourg de Gasperich, le quartier de la Cloche d'Or, les zones industrielles ; l'aéroport nécessiterait aussi un parking d'accueil.

- *Prévoir des possibilités de suspendre temporairement une licence*

Parmi les propositions alternatives, le secteur demande en premier de lieu d'ouvrir aux exploitants la possibilité de suspendre temporairement une licence de taxi pour une durée et des circonstances à préciser, comme une crise sanitaire, des difficultés économiques, ou pour changer ou réparer un véhicule.

- *Accélérer la procédure d'octroi des nouvelles licences*

La procédure actuelle d'octroi des licences vacantes devrait aussi être optimisée et, en particulier, la mise des licences sur le marché devrait être plus récurrente, par exemple chaque trimestre.

---

<sup>23</sup> Pour bénéficier d'une exemption individuelle, un accord doit remplir les conditions listées par l'article 4 de la loi modifiée du 2011 relative à la concurrence.

• *Mieux contrôler l'activité*

Pour l'ALTVA a.s.b.l., il serait utile que le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics procède à des contrôles sur place des exploitants, qui devraient indiquer de manière régulière quels sont leurs conducteurs, et être soumis à une obligation de formation à l'instar des transporteurs routiers.

Pour la Fédération des Taxis, il serait surtout utile de mieux contrôler l'activité des conducteurs des taxis et des VLC via un ordinateur de bord enregistrant l'activité, à l'instar de ce qui est prévu pour les chauffeurs routiers avec les disques chronotachygraphes.

• *Fixer des prix maxima*

La Fédération des Taxis propose de réintroduire une fixation des prix maxima pour combattre les pratiques excessives de quelques acteurs qui nuisent à la réputation du secteur.

**2.2.4. A titre subsidiaire, prévoir une période transitoire**

A titre subsidiaire, si le projet de supprimer les zones géographiques et le quota des licences est maintenu, la Chambre des Métiers demande qu'une période transitoire conséquente soit prévue.

En effet cette suppression remet en question le plan d'affaire de tous les exploitants qui ont investi sur le long terme en prenant en compte ces règles de restrictions territoriales et quantitatives du marché des taxis.

Il est aussi à considérer que le secteur est durement touché par les effets liés à la pandémie de la Covid-19, et, en particulier, de la très forte baisse du nombre de déplacements tant privés que professionnels.

Ces différentes raisons expliquent que les exploitants sont à ce jour très endettés.

Il conviendrait que des dispositions transitoires conséquentes soient prévues afin que les exploitants actuels puissent rentabiliser les investissements effectués, et adapter leur mode de fonctionnement à cette nouvelle philosophie.

En tout état de cause, la Chambre des Métiers demande une entrée en vigueur du projet au plus tôt au 1<sup>er</sup> janvier 2023.

**2.3. Propositions alternatives concernant la carte de conducteur**

Le secteur partage toutes les mesures proposées concernant la carte de conducteur, à l'exception de l'organisation de la formation et de l'examen, et de l'âge limite de 70 ans.

**2.3.1. Concernant l'organisation de la formation et de l'examen**

Le secteur partage la nécessité d'améliorer la formation des conducteurs et le constat du fait que l'accent devrait être mis sur la formation pratique des conducteurs plutôt que sur l'examen éliminatoire.

Il conviendrait que soit précisée dans la loi que l'attribution de la carte de conducteur ne constitue pas une qualification professionnelle au sens de l'article L.222-4 du Code du travail.

La formation devrait de plus être proche du terrain, très pratique, et que le candidat démontre avoir un réel intérêt pour cette activité.

Aussi, au lieu d'une formation gratuite en ligne, la Chambre des Métiers propose l'idée d'une formation payante en deux parties.

Une première partie serait dédiée à la formation théorique sur les matières visées dans le commentaire des articles sur l'examen, à savoir les volets législation, accueil du client et gestion des conflits, notions de base en secourisme, et connaissances géographiques du pays.

Une seconde partie serait réalisée par une formation pratique sur le fonctionnement de taximètres et la mise en situation via des jeux de rôles, pour que le candidat se familiarise avec les aspects concrets de l'activité de conducteur de taxi et de VLC.

Fort de son expérience et de ses compétences en matière de formation initiale et continue, la Chambre des Métiers souligne son intérêt pour organiser cette formation, en ligne ou en présentiel, suivant des modalités et un coût restant à évaluer qui serait estimé à un maximum de 300 euros.

La troisième partie, à savoir l'examen auprès de la SNCA, serait maintenue, mais ouverte seulement au candidat qui justifie sa présence aux parties théorique et pratique de la formation.

### **2.3.2. Concernant l'âge limite de 70 ans**

La limite d'âge de 70 ans devrait être adaptée au conducteur en fonction de son état de santé, car cette limite ne correspond pas à la réalité du terrain qui permet à des pensionnés de continuer leur activité afin, non seulement, d'augmenter leurs revenus, mais aussi de garder un lien social.

Le projet de loi sous avis devrait s'inspirer des règles en vigueur concernant la durée de validité d'un permis de conduire délivré depuis le 19 janvier 2013, à savoir que ces permis doivent être renouvelés à partir de l'âge de 60 ans, et qu'il est imposé de fournir un certificat médical attestant que le candidat présente les aptitudes physiques et mentales requises.

Le renouvellement de la carte de conducteur devrait ainsi être autorisée à partir de 70 ans moyennant un certificat d'aptitude à délivrer par la médecine du travail.

### **2.3.3. Autres remarques**

La Chambre des Métiers demande que le lieu de l'affichage de la carte de conducteur dans le véhicule soit précisé.

Il conviendrait aussi de prévoir une durée de l'interdiction en cas de retrait « définitif » d'une carte de conducteur.

## **2.4. Autres propositions**

### **2.4.1. Concernant les droits et devoirs des conducteurs**

La Chambre des Métiers marque son accord avec ces nouvelles règles. Néanmoins, en ce qui a trait aux courses à l'étranger, elle demande que la limite de la provision ne soit pas fixée par rapport à une somme fixe de 250 euros, mais en proportion du montant estimé de la course, avec un maximum de quatre-vingts pour cent de ce montant.

### **2.4.2. Concernant les valeurs environnementales des véhicules**

#### **1) Concernant la valeur maximale d'émission de CO<sub>2</sub>**

Pour rappel, si la loi actuelle fixe déjà la limite supérieure des émissions en CO<sub>2</sub> pour les taxis à 150g de CO<sub>2</sub>/km, un règlement grand-ducal<sup>24</sup> a précisé les limites applicables pour les taxis faisant l'objet d'une licence d'exploitation nouvelle ou d'une transcription après l'entrée en vigueur de la loi du 5 juillet 2016.

Ce règlement distingue, d'une part, les véhicules comportant quatre places assises hormis le conducteur avec une limite fixée après le 1<sup>er</sup> janvier 2021 à 95 g de CO<sub>2</sub>/km, et, d'autre part, les véhicules comportant entre cinq et huit places assises hormis le conducteur, avec une limite fixée après le 1<sup>er</sup> janvier 2022 à 147 g de CO<sub>2</sub>/km.

Il est demandé de ne plus mentionner de valeurs environnementales pour les véhicules alors que cette réglementation a pour objectif d'organiser l'activité artisanale de loueur de taxi et de voitures de location et non de fixer des normes environnementales pour les véhicules.

Si une valeur devait être maintenue dans cette loi, il serait souhaitable, en premier lieu, que la loi ne se borne pas à fixer par une « valeur maximale », mais qu'elle précise les maxima et les minima pour deux raisons :

- la première raison procède de la sécurité juridique, et de l'article 32 paragraphe 3 de la Constitution<sup>25</sup>, qui impose qu'une loi ne laisse pas une totale liberté au pouvoir réglementaire de réduire sans limite cette valeur :

<sup>24</sup> Le règlement grand-ducal du 23 juillet 2016, Mém. A N° 163 du 11 août 2016.

<sup>25</sup> Suivant cette disposition, « Dans les matières réservées à la loi par la Constitution, le Grand-Duc ne peut prendre des règlements et arrêtés qu'en vertu d'une disposition légale particulière qui fixe l'objectif des mesures d'exécution et le cas échéant les conditions auxquelles elles sont soumises »

- la seconde raison est, suivant l'appréciation pratique du secteur, que la valeur d'émission de CO<sub>2</sub> ne devrait pas être fixée de manière uniforme pour les taxis et pour les VLC, mais qu'il conviendrait de préciser différentes valeurs en fonction du type de véhicule nécessaire pour telle ou telle activité : activité de taxi, activité de VLC de style « limousine » ou activité de VLC entrant dans la catégorie de « services à la personne » notamment.

Il serait en second lieu souhaitable, si une valeur d'émission de CO<sub>2</sub> devait être maintenue dans le projet de loi pour les taxis et pour les VLC, que cette exigence ne vise que les nouvelles immatriculations.

## 2) Concernant la notion de « flotte »

La Chambre des Métiers désapprouve cette notion qui ne se justifie pas, ni pour les VLC, ni pour les taxis.

Concernant les VLC, elles poursuivent des services très spécifiques et variés, comme le transport de personnes en situation de handicap, le transport via des berlines haut de gamme, ou même des véhicules historiques permettant de faire perdurer, et de véhiculer, une culture et une identité propre au pays.

Pour les taxis, cette notion de flotte impose d'investir dans des véhicules zéro émission alors qu'il est aujourd'hui partagé que ces véhicules ne sont pas plus écologiques que les véhicules traditionnels.

Si une telle notion de flotte doit être retenue, il est donc essentiel de prévoir une disposition transitoire suffisante afin de donner le temps au secteur pour s'organiser, et que cette notion ne remette pas en cause des modèles d'affaires existants.

Suivant le commentaire des articles, « *Il est prévu d'introduire cette nouvelle limite par flotte à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025 afin de permettre aux exploitants de taxis et de VLC de mettre en règle leur parc automobile ainsi que de planifier les achats et remplacements de leurs véhicules en fonction de cette nouvelle limite.* »<sup>26</sup>

Il conviendrait cependant que cette disposition transitoire soit transcrite dans le projet de loi pour qu'elle soit effective.

\*

La Chambre des Métiers ne peut approuver le projet de loi que sous la réserve expresse de la prise en considération de ses observations ci-avant formulées.

Luxembourg, le 15 mars 2021

*Pour la Chambre des Métiers*

*Le Directeur Général,*  
Tom WIRION

*Le Président,*  
Tom OBERWEIS

<sup>26</sup> Commentaire des articles. Ad. Article 17. p.8.