



## Commission de la Mobilité et des Travaux publics

### Procès-verbal de la réunion du 21 janvier 2021

#### La réunion a eu lieu par visioconférence

#### Ordre du jour :

1. 7652 Projet de loi modifiant  
1° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ;  
2° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques  
  
- Désignation d'un Rapporteur  
- Présentation du projet de loi  
- Examen du texte du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État
2. Présentation de l'avant-projet de loi modifiant la loi du 5 juillet 2016 sur la réforme des services de taxis par Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics
3. Divers

\*

Présents : M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Marc Spautz, M. Serge Wilmes

M. David Wagner, observateur délégué

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

M. Alain Disiviscour, Mme Sonja Conzemius, M. Jean-Paul Maas, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Frank Colabianchi, M. Félix Eischen

\*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

\*

**1. 7652 Projet de loi modifiant**  
**1° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ;**  
**2° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**

Monsieur Carlo Back (déi gréng) est désigné rapporteur du projet de loi.

Il est procédé à une brève présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à l'objet du projet de loi (document parlementaire 7652<sup>00</sup>).

En effet, il s'agit d'élargir la base légale existante afin de permettre l'utilisation de radars automatiques capables de détecter simultanément les différents types d'infractions routières visées par le système CSA, c'est-à-dire une ou plusieurs des infractions suivantes :

- le dépassement de la limitation de vitesse par des véhicules en rapprochement ou en éloignement,
- le dépassement de la vitesse moyenne entre deux points,
- l'inobservation d'un signal lumineux rouge, ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale,
- le non-respect des distances de sécurité entre véhicules,
- le fait de circuler sur une bande d'arrêt d'urgence, une voie fermée, ou une partie de la chaussée réservée à d'autres usagers de la route.

Ensuite, le projet prévoit de modifier la terminologie au niveau de l'article 6, paragraphe 3, de la loi précitée du 25 juillet 2015, fixant la procédure d'amende forfaitaire. L'expression « la personne pécuniairement responsable » sera remplacée par « la personne redevable du paiement de l'avertissement taxé ».

Il est également proposé de simplifier la procédure applicable en cas de contestation d'une infraction. Désormais, le rejet d'une contestation pour défaut de documents justificatifs obligatoires après simple vérification matérielle par un agent ou un officier de police judiciaire ne nécessitera plus l'établissement d'un procès-verbal.

Enfin, le point à adapter dans la loi précitée du 14 février 1955 concerne l'ajout, au point 2 de l'article 3, des mots « et de leur chargement » afin de pouvoir clairement distinguer entre les dimensions d'un véhicule routier avec et sans chargement pour déterminer les dimensions maximales autorisées.

Selon les auteurs de la loi en projet, le nouveau type de radar ne sanctionnera que les franchissements de feux rouges et non pas ceux pendant la phase orange. La mise en service d'un premier appareil se fera Place de l'Étoile à Luxembourg-Ville, tandis que d'autres sites déjà identifiés sont la rue de Hollerich, également à Luxembourg-Ville, ainsi que la route de Thionville au lieu-dit « Schlammestee », entre Alzingen et Frisange.

Le projet de loi aura un impact sur le budget de l'État et engendrera, d'une part, des frais d'adaptation au niveau du Centre National de Traitement (CNT) et, d'autre part, des frais d'acquisition, de mise en place, d'entretien et de maintenance des nouvelles installations.

Les coûts de l'adaptation du CNT dans la perspective de pouvoir traiter également les infractions liées à l'inobservation d'un signal lumineux rouge sont estimés à 640.000.- € TTC. S'y ajouteront les frais d'acquisition, de mise en place, d'exploitation et de maintenance des radars « feu rouge ». Tandis que les frais d'acquisition et de mise en place des équipements fixes peuvent être estimés à 120.000.- € TTC et les frais liés au génie civil et au câblage à 150.000.- € TTC, les frais d'entretien et de maintenance devraient être comparables à ceux des radars déjà mis en place, c'est-à-dire environ 4.300.- € HT par radar/an.

La commission parlementaire procède par la suite à l'examen des articles du projet de loi.

### **Article 1<sup>er</sup>**

L'article 1<sup>er</sup> vise à modifier l'article 3, paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2, de la loi précitée du 25 juillet 2015. La typologie des appareils automatiques se trouve étendue, le radar n'étant plus seulement cantonné à la mesure de la vitesse sur un point ou un tronçon donné, mais permettant également de vérifier le respect des signaux lumineux, des distances de sécurité ou des interdictions de circulation sur certaines parties de la chaussée.

Dans son avis du 19 décembre 2020, le Conseil d'État se demande, en ce qui concerne le point 3 nouveau relatif à « l'inobservation d'un signal lumineux rouge », si ce libellé, qui ne vise que le signal lumineux rouge, n'est pas trop restrictif au vu de l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, point 1, lettre a), de la loi précitée du 25 juillet 2015, qui vise quant à lui « b) l'inobservation d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale, considérée comme contravention grave en vertu de l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955 ». Le Conseil d'État suggère aux auteurs d'aligner au point 3 nouveau la désignation des signaux lumineux sur celle de l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, point 1, lettre a) de la loi précitée du 25 juillet 2015.

La Haute Corporation note également que la disposition en projet précise également que le radar peut détecter simultanément plusieurs de ces « infractions ».

Le Conseil d'État signale dans ce contexte que l'emploi du terme « infractions » par la disposition sous revue n'est pas approprié. En effet, celle-ci énumère des comportements et situations de fait relevés par le radar tels que la mesure de la vitesse ou de la distance donnée entre deux véhicules, mais ne vise pas, à proprement parler, l'infraction elle-même, telle que la vitesse excessive, ou le non-respect de la distance entre deux véhicules.

Suite aux remarques du Conseil d'État et afin d'éviter toute insécurité juridique, la commission propose, afin de faire droit à la demande de la Haute Corporation, de remplacer le terme « infractions » par « comportements et situations de fait ».

La commission propose par conséquent de modifier l'article 1<sup>er</sup> comme suit :

« **Art. 1<sup>er</sup>.** A l'article 3, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés, ~~paragraphe 4<sup>er</sup>~~, l'alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant :

« Les appareils automatiques visés à l'alinéa 1<sup>er</sup> peuvent se présenter sous forme fixe ou mobile et peuvent être conçus pour mesurer :

1. la vitesse des véhicules en rapprochement ou en éloignement ;
2. la vitesse moyenne des véhicules entre deux points ;
3. l'inobservation d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale, considérée comme contravention grave en vertu de l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955 ;
4. la distance par rapport au véhicule qui précède correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes ; ~~et~~
5. le fait de circuler sur une bande d'arrêt d'urgence, une partie de la chaussée réservée à d'autres usagers ou une voie fermée.

Ces ~~infractions~~ **comportements et situations de fait** peuvent être constatées et enregistrées simultanément par un seul appareil. »

## Article 2

L'article 2 entend modifier l'article 6, paragraphe 3, de la loi précitée du 25 juillet 2015 afin de rendre redevable du paiement de l'amende forfaitaire la personne pécuniairement responsable « ou la personne désignée comme conducteur du véhicule au moment de l'infraction ».

Dans son avis du 19 décembre 2020, le Conseil d'État relève que, par le biais de cette modification, les auteurs entendent s'assurer que l'amende forfaitaire soit appliquée à la personne désignée comme conducteur du véhicule au moment de l'infraction si cette personne est distincte de celle pécuniairement responsable.

Or, la Haute Corporation constate que l'article 6, paragraphe 3, de la loi précitée du 25 juillet 2015 s'applique en cas de non-paiement et de non-contestation de l'avertissement taxé dans le délai de 45 jours par la personne redevable de cet avertissement. À ce stade, il n'y a donc plus lieu de se référer à la personne pécuniairement redevable ou la personne désignée comme conducteur du véhicule, mais à la « personne redevable du paiement de l'avertissement taxé en vertu des dispositions de l'article 5 ». Il y aurait par ailleurs lieu d'apporter cette même précision au paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 6 et non pas seulement au paragraphe 3.

Afin de faire droit aux observations formulées par le Conseil d'État, la commission décide d'apporter la précision relative à la « personne redevable du paiement de l'avertissement taxé en vertu des dispositions de l'article 5 » non seulement au paragraphe 2, mais également au paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 6 par voie d'amendement.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 2 comme suit :

« **Art. 2.** ~~A l'~~ L'article 6 de la même loi, ~~le paragraphe 3~~ est modifié comme suit :

1° **Au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2, les mots « pécuniairement responsable conformément à l'article 4, paragraphe 1<sup>er</sup> » sont remplacés par les mots « redevable du paiement de l'avertissement taxé ».**

2° **Le paragraphe 3 est modifié comme suit :**

a) **L'alinéa 1<sup>er</sup> est remplacé par le libellé suivant :**

« A défaut de paiement ou de contestation dans le délai de quarante-cinq jours prévu au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2, de l'avertissement taxé décerné pour une infraction ne donnant pas lieu à une réduction de points sur le permis de conduire, l'avertissement taxé n'est, par dérogation à l'article 15, alinéa 4, de la loi précitée du 14 février 1955, pas remplacé par un procès-verbal, et la personne redevable du paiement de l'avertissement taxé en vertu des dispositions de l'article 5 ~~pécuniairement responsable ou la personne désignée comme conducteur du véhicule au moment de l'infraction~~ est déclarée redevable, sur décision écrite du procureur d'Etat, d'une amende forfaitaire correspondant au double du montant de l'avertissement taxé. Sous réserve de la réclamation formée conformément à l'alinéa 5, la décision d'amende forfaitaire du procureur d'Etat vaut titre exécutoire. La personne redevable du paiement de l'avertissement taxé en vertu des dispositions de l'article 5 ~~La personne pécuniairement responsable ou la personne désignée comme conducteur du véhicule au moment de l'infraction~~ est avisée de la décision d'amende forfaitaire, ainsi que du droit de réclamation contre cette décision, par lettre recommandée. »

b) A l'alinéa 5 les mots « pécuniairement responsable » sont remplacés par les mots « redevable du paiement de l'avertissement taxé en vertu des dispositions de l'article 5 ».

~~2~~ A l'alinéa 5 les mots « ou la personne désignée comme conducteur du véhicule au moment de l'infraction » sont insérés après les mots « personne pécuniairement responsable ».

### **Article 3**

L'article 3 vise à modifier l'article 8, paragraphe 3, de la loi précitée du 25 juillet 2015 relatif à la procédure de contestation.

Dans son avis du 19 décembre 2020, le Conseil d'État note que la terminologie retenue par la disposition s'avère vague et imprécise. Il se demande ce qu'il y a lieu d'entendre par la « non-conformité (de la contestation) par rapport aux indications visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2, points 1. à 4. ».

Par ailleurs, d'après la Haute Corporation, la référence au dernier alinéa du paragraphe 3 à d'« autres motifs » est incompréhensible dans le contexte de l'article 8, étant donné que celui-ci n'admet la contestation visée que dans le respect de l'une des quatre hypothèses visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2.

Le texte en projet étant source d'insécurité juridique, le Conseil d'État doit s'y opposer formellement et exige partant que le paragraphe 3 soit reformulé comme suit :

« (3) Un officier ou agent de police judiciaire vérifie si au moins l'une des pièces énumérées au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2, points 1 à 4, est versée au formulaire de contestation. En l'absence de la pièce visée, la contestation est rejetée. Le délai visé au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, est suspendu pendant la période de l'examen de la recevabilité.

Si la contestation est recevable, l'officier ou l'agent de police judiciaire transmet la contestation au procureur d'État qui décidera de la suite à donner au dossier. »

La commission décide de tenir compte de l'opposition formelle du Conseil d'État en reprenant la formulation proposée par la Haute Corporation à l'endroit de l'article 3.

#### **Article 4**

L'article 4 entend modifier l'article 3, point 2, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques afin de permettre au ministre de délivrer des autorisations pour l'augmentation, pour des cas exceptionnels, des maxima légaux des dimensions ou des masses du chargement des véhicules routiers.

La modification projetée n'appelle pas d'observation, ni de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

### **Observations d'ordre légistique**

#### Observations générales

Le Conseil d'État signale que le regroupement des modifications relatives à un même acte sous un chapitre distinct n'est pas indiqué en l'espèce, dans la mesure où le nombre des modifications relatives aux actes à modifier ne s'avère pas important.

Il y a lieu de laisser une espace entre la forme abrégée « **Art.** » et le numéro d'article.

La commission décide de faire droit aux suggestions émises par le Conseil d'État.

#### Intitulé

Les actes auxquels les modifications sont apportées par le projet de loi sont à introduire par un deux-points.

L'intitulé n'est pas à faire suivre d'un point final, étant donné que les intitulés ne forment pas de phrase.

La commission décide de suivre les suggestions émises par le Conseil d'État.

#### Article 1<sup>er</sup>

À la phrase liminaire, il convient de se référer à « l'article 3, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi modifiée du 25 juillet 2015 [...] ».

À l'article 3, paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2, de la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés, dans sa nouvelle teneur proposée, il est relevé que chaque élément d'une énumération doit se finir par un point-virgule, sauf le dernier qui se termine par un point. En outre, dans le cadre d'une énumération, il n'est pas de mise de faire figurer le terme « et » à l'avant-dernier élément, car superfétatoire.

La commission décide de faire droit aux suggestions émises par le Conseil d'État.

## Article 2

Le Conseil d'État signale qu'il convient de reprendre chaque modification qu'il s'agit d'apporter à plusieurs alinéas d'un même paragraphe sous un numéro distinct suivi d'un exposant « 1° », « 2° », « 3° ».

La commission décide de suivre les suggestions émises par le Conseil d'État.

## Article 3

À la phrase liminaire, il y a lieu de se référer à « l'article 8, paragraphe 3, de la même loi ». En outre, il faut accorder le terme « remplacé » au genre féminin, pour écrire « remplacée ». Par ailleurs, il n'est pas de mise de recopier le texte qu'il s'agit de remplacer. Au vu des développements qui précèdent, la phrase liminaire est à reformuler de la manière suivante :

« À l'article 8, paragraphe 3, de la même loi, la deuxième phrase est remplacée par le texte suivant : ».

En ce qui concerne l'article 8, paragraphe 3, alinéa 2, dans sa teneur proposée, le Conseil d'État relève que les textes normatifs sont en principe rédigés au présent et non au futur. Ainsi, il convient de remplacer le terme « décidera » par le terme « décide ».

La commission décide de faire droit aux suggestions émises par le Conseil d'État.

## Article 4

Il convient de supprimer le point qui suit les termes « point 2 » en se référant à « l'article 3, point 2, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ».

La commission décide de faire droit aux suggestions émises par le Conseil d'État.

Il est par la suite encore procédé à un échange de vues, duquel il y a lieu de retenir ce qui suit :

Monsieur Marc Lies (CSV) souhaite recevoir des précisions concernant le fonctionnement de ce nouveau type de radar. Il est expliqué que les photos des radars feu rouge sont prises par l'arrière, afin que le signal lumineux rouge soit clairement visible. Comme la photo est prise par l'arrière, le conducteur

reste par conséquent invisible sur la photo. Le radar feu rouge constate les infractions au niveau du signal lumineux rouge à partir d'un franchissement de la ligne d'arrêt, de plus de deux mètres par la partie frontale d'un véhicule. Au cas où un véhicule dépasse légèrement la bande d'arrêt pour laisser passer les services de secours, seule une photo est prise et aucune infraction n'est générée.

Monsieur Marc Lies souhaite encore savoir s'il est prévu d'installer d'autres radars de ce type dans le pays. Il est précisé que l'installation d'autres radars de ce type est prévue au croisement route d'Esch / boulevard Dr Charles Marx et au croisement de la pénétrante en direction de l'A4 avec le boulevard Pierre Dupong à la hauteur du Lycée Aline Mayrisch à Luxembourg-Hollerich.

Monsieur Marc Goergen (Piraten), tout en se référant à des systèmes d'aide à la conduite intelligents dans la conduite automobile - permettant notamment de recevoir des alertes d'un signal lumineux rouge sur le trajet, voire de déclencher un freinage (« intelligent drive ») - souhaite savoir si de telles réflexions sont également menées au Luxembourg. Il est répondu par l'affirmative.

Pour ce qui est du projet d'installation d'un système de feux dits « intelligents » (système permettant de donner la priorité au bus) que Monsieur le Ministre a annoncé de mettre en place au « Schlammestee », Monsieur Marc Lies souhaite recevoir de plus amples informations concernant la mise en place. Monsieur le Ministre, tout en rappelant qu'il s'agira de la première route dotée d'un tel système au Luxembourg, estime que le système pourra être mis en place au plus tôt vers la fin de l'année 2021.

## **2. Présentation de l'avant-projet de loi modifiant la loi du 5 juillet 2016 sur la réforme des services de taxis par Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics**

Il est d'ores et déjà proposé de désigner Mme Chantal Gary comme rapportrice, une fois que le projet de loi sera officiellement déposé à la Chambre des Députés. Cette décision sera corroborée au cours d'une réunion dédiée audit projet de loi.

Monsieur le Ministre procède à une présentation de l'avant-projet de loi sous rubrique.

Le bilan dressé concernant la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis a montré qu'il y a lieu d'apporter des modifications à la législation relative aux taxis. De plus, au vu de la situation sur le terrain avec notamment les incertitudes juridiques existantes concernant les véhicules de location avec chauffeur, il a été décidé d'intégrer ce volet également dans la loi sur les taxis.

L'un des objectifs de la réforme des services de taxis était notamment de renforcer la concurrence dans le secteur et de favoriser ainsi les clients. Toutefois, au courant des 4 dernières années, la pratique sur le terrain a démontré certaines défaillances dans le secteur. Le but du présent projet est de remédier à ce bilan mitigé.



Dans ce même ordre d'idées, les voitures de location avec chauffeur (VLC) ont été incluses dans la législation, considérant que leur offre de services est depuis toujours similaire aux services de taxis. Toutefois, au niveau législatif actuel, l'usage des VLC est uniquement réglementé par l'article 56*bis* du Code de la route, avec des règles trop imprécises par rapport au secteur des taxis, notamment en ce qui concerne les infractions ainsi que l'absence des droits essentiels pour leurs clients.

Monsieur le Ministre informe dans ce contexte que le Luxembourg a plus de 140 sociétés de taxis différentes sur un petit territoire comme celui du Grand-Duché de Luxembourg. Il estime que ceci n'est pas une situation « saine ».

Les principales modifications envisagées par rapport à la législation existante sont les suivantes :

- concernant les zones géographiques, les zones de validité géographiques seront abolies ; i.e. les 6 zones existant actuellement seront ramenées à une seule zone nationale (les zones géographiques ayant jusqu'ici limité les prises en charge des clients). Dorénavant chaque taxi pourra opérer sur l'ensemble du territoire luxembourgeois ;
- il sera procédé à une libéralisation au niveau des licences, c'est-à-dire une abolition du nombre maximal de licences émises. Par ce biais la concurrence deviendra plus grande, ce qui devrait se répercuter sur les prix pratiqués ;
- il n'y aura plus de distinction entre licences ordinaires et zéro émissions. Une fois les critères environnementaux adaptés, ces derniers ne se limiteront plus à un véhicule particulier, mais l'ensemble du parc automobile d'un exploitant sera pris en compte. Le but recherché est de réduire ainsi de manière considérable les émissions CO<sub>2</sub> des taxis et VLC d'ici 2025 ;
- un élargissement du cadre légal aux véhicules de location avec chauffeur (VLC) dans le paysage des transports privés luxembourgeois (ouvrant ainsi le secteur des taxis voire du transport de personnes à des sociétés du type Uber). L'introduction de règles identiques à celles applicables aux taxis permettra d'ouvrir le secteur à de nouveaux acteurs, tout en veillant à l'application des droits essentiels du travail et de la sécurité sociale. Dans ce contexte, le projet fait une distinction claire et nette entre les services de taxi et de VLC. Alors que les taxis peuvent être pris *ad hoc*, la course en VLC doit être commandée à l'avance moyennant une documentation détaillée reprenant notamment les date et heure de la réservation ainsi que de la course à effectuer ;
- un examen obligatoire pour l'obtention d'une carte de conducteur sera introduit et il y aura une seule carte pour conducteurs de taxi et de VLC. En effet, dans une optique d'améliorer la qualité de service des conducteurs de taxis, le projet se propose d'introduire un examen obligatoire pour tout nouveau conducteur de taxi. De même, l'âge maximal pour un conducteur est fixé à 70 ans.
- les droits et devoirs des conducteurs seront adaptés (ainsi par exemple, il sera interdit au conducteur de fumer dans son véhicule pendant les

heures de travail, même en l'absence d'un client, et tout conducteur a l'obligation d'accepter les paiements par carte bancaire usuelle) ;

- les droits des clients seront également renforcés (ainsi par exemple la notion de « trajet le plus court » est remplacée par celle de « trajet économiquement le plus avantageux pour le client »).

De l'échange de vues subséquent, il y a lieu de retenir ce qui suit :

Monsieur Marc Goergen (Piraten), tout en saluant les améliorations apportées par l'avant-projet de loi, souhaite savoir si une réglementation des tarifs (prix plafond) des « ambulances-taxis » en fait également partie intégrante ; ces dernières ayant apparemment parfois demandé des prix exagérés. Il souhaite encore recevoir de plus amples informations concernant la réglementation concernant les chauffeurs de VLC travaillant pour le compte de plusieurs sociétés. En outre, l'orateur souligne encore que sa sensibilité politique Piraten aurait salué une initiative du Gouvernement tendant à ne plus accorder d'autres licences au secteur que celles « zéro émissions ».

Pour ce qui est du but de réduire considérablement les émissions de CO<sub>2</sub>, i.e. de limiter les licences aux seuls taxis « zéro émissions », Monsieur le Ministre informe que d'ici 2025 une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> est ciblée pour les parcs automobiles des taxis et des VLC, dans une optique similaire à celle prévue par les objectifs à l'échelle du parc automobile de l'Union européenne. À cette fin, il y a lieu d'introduire la notion de « flotte », qui regroupe l'ensemble des véhicules appartenant à un même exploitant afin de permettre d'en calculer la moyenne des émissions CO<sub>2</sub> (« flotte de taxis » ; « flotte de VLC »). Pour ce qui est de la réglementation applicable aux chauffeurs de VLC travaillant pour le compte de plusieurs sociétés, Monsieur le Ministre précise que les chauffeurs ne sont pas liés à une seule société/entreprise respectivement à une seule plateforme, et peuvent ainsi disposer simultanément d'une licence pour taxi et d'une licence pour VLC par exemple.

Pour ce qui est du service des « ambulances-taxis », il est expliqué que la terminologie « taxi-ambulance » est incorrecte. En effet, il ne s'agit pas d'un service de taxi au sens propre du terme, mais d'un « transport de série » pris en charge par l'assurance maladie pour des personnes bénéficiant d'un traitement médical répété et programmé d'avance (notamment pour des traitements de radiothérapie, chimiothérapie, hémodialyse, rééducation et réadaptation fonctionnelles, etc.). Ce service est assuré dans la majeure partie des cas par des VLC. Le présent avant-projet de loi vise justement aussi à introduire une réglementation de ces cas de figure, afin d'éviter des abus par les VLC (notamment au niveau du prix) et d'assurer le respect des droits des clients. Dorénavant la course en VLC doit être commandée à l'avance moyennant une documentation détaillée reprenant notamment les date et heure de la réservation ainsi que de la course à effectuer.

Madame Chantal Gary (déi gréng) aimerait savoir pourquoi la réforme des taxis, entrée en vigueur le 5 juillet 2016, n'a pas conduit au but recherché. L'oratrice souhaite encore recevoir plus d'informations concernant les conditions de travail des chauffeurs de VLC. Finalement elle souhaite connaître les raisons expliquant les différences entre le service taxi et le service VLC (notamment au niveau du prix et du type de commande).

Il est expliqué que les tarifs parfois excessifs n'ont pas baissé suite à la réforme de 2016, tel que souhaité et escompté. En effet, depuis la loi de 2016, qui avait notamment comme objectif de faire baisser les prix des courses en taxi, l'on a

pu ou plutôt dû constater une hausse des prix au lieu d'une diminution. La réforme projetée aspire en outre à assurer et augmenter la qualité de l'offre des services taxi/VLC. À noter que le prix pour les courses en VLC varie constamment en fonction de plusieurs facteurs. Dans ce contexte, il est encore informé que l'achat, la mise en place et l'exploitation d'un système digital - tel qu'il est exploité par les grandes sociétés proposant des courses de VLC - sont trop compliqués et onéreuses pour les entreprises de taxis classiques de taille moyenne. Pour les taxis, les courses *ad hoc* respectivement hélées sur la route se font au prix par kilomètre avec un tarif par minute en cas d'attente ou de marche lente. Les courses commandées à l'avance sont en général facturées à titre forfaitaire. Les prix des courses moyennant VLC sont généralement fixés à l'avance. Monsieur le Ministre estime que l'existence de quelque 140 sociétés de taxis différentes, pour un petit territoire comme le Grand-Duché du Luxembourg, n'est pas une situation saine. La création d'une zone nationale unique, au lieu des 6 zones actuelles, devrait aussi permettre d'équilibrer l'offre et la demande et d'éviter bon nombre de courses à vide.

Par le présent avant-projet de loi, les VLC seront encadrés légalement au Luxembourg. Il n'y aura pas de dérogations, ni aux dispositions prévues dans le Code du travail, ni au niveau des impôts ou encore de la sécurité sociale. Comme les conditions d'accès seront identiques à celles du secteur des taxis, à savoir que l'exploitant doit détenir une autorisation d'établissement pour l'exploitation de taxis et de VLC, le risque du non-respect des conditions du droit du travail et de la sécurité sociale peut de cette façon être limité. Monsieur le Ministre estime qu'à moyen ou long terme les différents systèmes (taxis/VLC) vont disparaître en faveur d'un système digital uniformisé. L'orateur informe encore qu'il espère voir les premières voitures autonomes circuler d'ici à 2035 sur les routes luxembourgeoises. Il est encore expliqué que, même si par le présent projet le volet relatif aux voitures de location avec chauffeur (VLC) sera officiellement intégré dans la législation nationale, ce système existe depuis longtemps dans la pratique, sous la dénomination de « voiture de luxe avec chauffeur », et ceci notamment en raison de la limitation assez stricte du nombre de licences émises jusqu'à présent au Luxembourg.

Monsieur David Wagner (déi Lénk) souhaite savoir, dans le contexte des VLC, si la durée des heures de travail est réglementée. Il est répondu par l'affirmative, le Code du travail devant être respecté par tous les concernés, i.e. que la durée légale de travail effectif doit être respectée. Tous les taxis sont équipés d'un taximètre (un rapport journalier pourra être établi par l'imprimante du taximètre sur demande de la police ou de la douane). Pour ce qui est des chauffeurs de VLC, ils doivent avoir conclu un contrat préalable, prédéfini par un règlement grand-ducal. De manière générale, Monsieur David Wagner estime encore que le système de notation des chauffeurs de VLC (qui peut, le cas échéant, être une source de stress considérable pour les chauffeurs) devrait être réglementé.

Monsieur Marc Hansen (déi gréng) souhaite recevoir de plus amples informations concernant les « faux indépendants » dans le secteur des taxi et/ou VLC et l'incidence de la future loi dans ce domaine.

Monsieur le Ministre estime que suite au vote de la loi, et notamment suite à l'abolition de la limitation du nombre des licences et à l'encadrement nouvellement introduit des VLC, on verra baisser le nombre de ces « faux indépendants » de façon considérable.

En réponse à la question de Monsieur Max Hahn (DP) concernant le contrôle technique des VLC, il est précisé que les VLC sont soumis au même contrôle technique que les taxis.

Madame Chantal Gary (déi gréng) souhaite encore recevoir des informations plus détaillées concernant l'examen pour l'obtention d'une carte de conducteur.

Il est alors précisé que, sur demande de la Fédération des taxis, le projet prévoit d'adapter les conditions d'obtention de la carte de conducteur. Il sera dorénavant procédé à une épreuve qui est éliminatoire. Ce test portera obligatoirement sur les matières essentielles en relation avec le métier de chauffeur de taxi et/ou de VLC. Au vu du caractère spécifique d'une telle épreuve, de l'expérience requise en vue d'organiser des examens en matière de permis de conduire et au vu des locaux déjà en place et équipés avec le matériel nécessaire, le texte de la future loi prévoit de conférer cette tâche à la Société nationale de la circulation automobile (SNCA). À noter encore que le projet fait aussi abstraction d'une carte distincte pour les chauffeurs de taxi et les chauffeurs de VLC. En effet, une grande partie des chauffeurs conduiront aussi bien des taxis que des VLC selon le besoin ou suite à la demande de leur patron.

### **3. Divers**

En ce qui concerne la demande de convocation d'une réunion jointe de la Commission de la Santé et des Sports et de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics par le groupe politique CSV (Courrier n°247100) au sujet des mesures de sécurité dans le cadre de toutes les courses cyclistes au Luxembourg, Monsieur le Ministre estime que le dossier est plutôt de la compétence du Ministre ayant la Sécurité intérieure dans ses attributions.

Après un bref échange de vues, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics retient que le dossier en question, initialement renvoyé à la Commission de la Santé et des Sports et à la Commission de la Mobilité et des Travaux publics, est plutôt de la compétence de la Commission de la Sécurité intérieure et de la Défense.

Partant elle décide de préparer et d'envoyer un courrier en ce sens à la Conférence des Présidents en vue de renvoyer la demande de convocation à la commission parlementaire compétente.

La Secrétaire-administrateur,  
Tania Sonnetti

Le Président de la Commission de la Mobilité et des  
Travaux publics,  
Carlo Back