

Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Réunion retransmise en direct¹

Procès-verbal de la réunion du 18 septembre 2025

Ordre du jour :

1. Présentation de l'avant-projet de loi portant organisation du transport occasionnel rémunéré de personnes par des taxis et des voitures de location avec chauffeur
2. 8448 Projet de loi relative à la construction du centre de remisage et de maintenance du tramway au quartier de la Cloche d'Or
 - Rapporteur : Madame Corinne Cahen
 - Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État
3. Divers

*

Présents : Mme Francine Closener, M. Yves Cruchten, M. Emile Eicher, M. Jeff Engelen, M. Fernand Etgen, M. Paul Galles, M. Marc Goergen, M. Gusty Graas, Mme Mandy Minella, M. Ben Polidori remplaçant Mme Claire Delcourt, M. Jean-Paul Schaaf remplaçant M. Marc Lies, M. Meris Sehovic, M. Charles Weiler

Mme Yuriko Backes, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

M. Loris Meyer, M. Jean-Paul Lickes, Mme Félicie Weycker, M. Max Dörner, Mme Sonja Conzemius, M. Jean-Paul Maas, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Dan Schmit, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Corinne Cahen, M. Félix Eischen

M. David Wagner, observateur délégué

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : M. Emile Eicher, Vice-Président de la Commission

*

1.

Présentation de l'avant-projet de loi portant organisation du transport occasionnel rémunéré de personnes par des taxis et des voitures de location avec chauffeur

Madame la Présidente de la commission parlementaire, Corinne Cahen, retenue par d'autres engagements professionnels, n'a pas pu assister à la réunion. La réunion est dès lors présidée par Monsieur Emile Eicher, vice-président de la commission parlementaire.

Suite à quelques mots d'introduction de Monsieur le Vice-Président, Madame la Ministre présente les grandes lignes de l'avant-projet de loi approuvé par le Conseil de gouvernement la semaine passée, relatif à la réforme du cadre juridique applicable aux services de taxis et de voitures de location avec chauffeur. Pour les détails, il est renvoyé à la présentation PowerPoint annexée à la présente.

La Ministre précise d'emblée que ce texte s'inscrit dans la volonté du Gouvernement de moderniser le système de mobilité au Luxembourg, en offrant aux citoyens des solutions de déplacement plus diversifiées, plus accessibles et plus transparentes. Elle souligne que cette réforme répond à une attente de longue date du secteur, et qu'elle vise à adapter la législation à l'évolution du marché, à la transformation des habitudes de mobilité, ainsi qu'à l'apparition de nouveaux acteurs et de nouvelles technologies.

La Ministre rappelle que le cadre légal actuellement en vigueur, datant de 2016, ne prend pas en compte tous les domaines : il encadre les services de taxis, mais non ceux des voitures de location avec chauffeur (VLC), régis jusqu'à présent par le Code de la route. La réforme a dès lors pour ambition d'instaurer un cadre unifié, garantissant l'égalité de traitement entre les différents opérateurs, tout en préservant la sécurité juridique et la stabilité économique du secteur.

Elle indique que plusieurs objectifs sont poursuivis : Il s'agit, en premier lieu, de moderniser et d'harmoniser le cadre légal existant.

En second lieu, la réforme entend favoriser une baisse des prix pour les consommateurs, en introduisant une concurrence saine et régulée entre les prestataires, tout en évitant les dérives observées dans d'autres pays.

Elle vise également à améliorer la qualité du service et la sécurité, à promouvoir la durabilité environnementale, à simplifier les démarches administratives et à encourager l'innovation technologique.

L'ensemble de ces mesures s'inscrit dans un souci constant de respect du droit du travail : la Ministre insiste sur le fait que les conducteurs devront percevoir au moins le salaire social minimum, être affiliés à la sécurité sociale, et exercer leurs activités dans des conditions garantissant la dignité et la protection sociale de chacun.

Le projet de loi prévoit notamment l'intégration complète des services de voitures de location avec chauffeur dans le même cadre juridique que celui des taxis. Les deux catégories seront désormais régies par des règles communes, assurant une égalité de traitement et une plus grande transparence pour les usagers.

Par ailleurs, la distinction géographique entre les six zones actuelles d'exploitation des taxis sera supprimée, cette répartition n'étant plus en adéquation avec la réalité des déplacements et des besoins de la population.

La Ministre précise que la libéralisation du *numerus clausus* des licences se fera de manière progressive, afin de permettre une adaptation structurée du secteur. L'objectif est d'atteindre une libéralisation complète à l'horizon 2030, selon un calendrier transitoire fixé par voie législative. Le Gouvernement entend ainsi éviter toute déstabilisation économique tout en ouvrant le marché à de nouveaux acteurs.

En matière de tarification, le texte prévoit une harmonisation des règles et une transparence accrue vis-à-vis des clients. Les tarifs kilométriques devront être clairement affichés sur les véhicules, et toute course réservée à l'avance devra faire l'objet d'un prix communiqué et confirmé par écrit avant la prestation. Les clients recevront systématiquement une quittance détaillant le coût et les conditions de la course, gage de sécurité et de clarté en cas de réclamation.

Le projet introduit également la digitalisation complète des démarches administratives, qui se feront désormais par voie électronique via la plateforme MyGuichet. Cette simplification vise à réduire les délais et les coûts pour les entreprises, tout en facilitant le contrôle administratif.

La Ministre insiste sur la volonté d'assurer un service plus efficace, moderne et transparent.

Afin d'améliorer la qualité du service et la sécurité des usagers, une formation obligatoire de seize heures sera instaurée pour tous les chauffeurs, organisée par la Chambre des Métiers. Cette formation, composée de quatre modules, devra être suivie avec une présence minimale de 80 %, mais ne comportera pas d'examen final. Elle répond à une demande du secteur lui-même et a pour finalité la professionnalisation de la fonction, dans le respect des exigences de sécurité et de qualité.

Le projet prévoit en outre un encadrement plus strict des plateformes numériques de réservation. Celles-ci devront obtenir un agrément du Ministère de la Mobilité, respecter le droit du travail et ne collaborer qu'avec des opérateurs disposant d'une licence. Un registre public des plateformes agréées sera publié sur le site du Ministère, afin de garantir la transparence et établir la confiance dans le chef des consommateurs.

La Ministre souligne également le renforcement du dispositif de traitement des réclamations. Les clients pourront désormais introduire leurs plaintes en ligne, grâce à un formulaire accessible via un code QR figurant sur la quittance. Ce système, disponible dans les quatre langues usuelles du pays, permettra un suivi plus rapide et plus professionnel des signalements.

Parallèlement, le barème des amendes administratives sera revu à la hausse, le plafond passant de 500 à 2 000 euros, afin de sanctionner plus efficacement les pratiques abusives et les infractions graves.

Sur le plan environnemental, la réforme introduit de nouveaux critères écologiques. Une taxe annuelle d'exploitation sera calculée selon les émissions de CO₂ des véhicules, conformément au principe du pollueur-payeur. Les voitures les plus polluantes seront soumises à une fiscalité plus

élevée, tandis qu'une limite d'âge de huit ans sera imposée pour l'ensemble des taxis et des voitures de location avec chauffeur, afin de garantir un parc automobile plus récent et plus propre.

Enfin, le projet de loi prévoit la création de licences expérimentales destinées à favoriser l'innovation et à accompagner le développement des nouvelles technologies de mobilité, notamment les véhicules autonomes. Cette disposition s'inscrit dans la stratégie nationale de promotion de la conduite autonome, élaborée conjointement par le Ministère de l'Économie et le Ministère de la Mobilité.

La Ministre informe la Commission que deux notifications à la Commission européenne sont actuellement à l'étude : la première au titre de la directive relative aux professions réglementées, en raison de la nouvelle formation imposée aux conducteurs, et la seconde au titre de la directive sur les services de la société de l'information, concernant les limitations d'émissions et l'âge maximal des véhicules.

En conclusion, la Ministre souligne que ce projet de loi a pour ambition de rendre le secteur des taxis et des voitures de location avec chauffeur plus attractif, plus transparent et plus durable, au bénéfice à la fois des usagers et des exploitants. Il s'agit, précise-t-elle, d'un équilibre entre ouverture du marché, protection sociale, sécurité des usagers et respect de l'environnement.

La commission est finalement encore informée qu'un texte sera déposé à brève échéance.

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

Monsieur Meris Sehovic (dei gréng), vice-président, exprime son soutien à plusieurs aspects du projet de loi, en particulier au choix du Gouvernement de ne pas aller vers une libéralisation complète du marché. Il estime qu'il est essentiel d'éviter une situation comparable à celle observée dans d'autres pays, où la présence de plateformes numériques a conduit à des phénomènes de dumping social. Il souligne qu'au Luxembourg, il importe de garantir que le service des taxis continue d'être assuré par du personnel qualifié, bénéficiant de bonnes conditions de travail et connaissant le réseau routier national, afin d'assurer la qualité du service rendu aux usagers.

L'orateur pose ensuite quelques questions relatives au milieu rural : Il rappelle que le projet de loi prévoit la suppression du découpage actuel en six zones géographiques. Il note que la tarification varie actuellement entre ces zones, notamment en ce qui concerne le tarif de base et le prix au kilomètre, légèrement inférieur en zone rurale. Il relève toutefois que ces différences sont souvent compensées par les distances plus longues à parcourir dans ces régions.

Dans ce contexte, il interroge Madame la Ministre sur le risque que la suppression des zones géographiques n'entraîne, pour les zones rurales, une hausse des tarifs au lieu d'une baisse.

Monsieur Meris Sehovic s'inquiète également du fait que la levée progressive du *numerus clausus* des licences, suivie de sa suppression totale, puisse aboutir à une concentration des licences dans les zones urbaines, là où la

demande est la plus forte, au détriment des zones rurales qui pourraient voir leur offre diminuer, avec un effet potentiel sur les prix.

Enfin, il soulève la question de la suppression de la distinction entre les licences attribuées pour les véhicules à émissions nulles et celles pour les véhicules à motorisation fossile. Il rappelle qu'actuellement seules les licences pour véhicules à zéro émission peuvent être octroyées, et s'interroge sur la compatibilité de cette évolution avec les objectifs climatiques du Gouvernement, notamment en matière de décarbonisation du transport public d'ici 2030. Il craint que cette mesure ne freine les progrès réalisés en matière d'électrification du secteur.

Monsieur Marc Goergen (Piraten) se félicite que le texte ait été entièrement revu et estime que le projet de loi va dans la bonne direction. Il observe que, de nos jours, les services de taxi passent principalement par des applications mobiles permettant au client de choisir son véhicule et la formule souhaitée, parfois à moindre coût grâce au covoiturage. Selon lui, ce modèle représente l'avenir du secteur, et le Luxembourg accueille à cet égard un certain retard par rapport à d'autres pays.

S'agissant des licences, le député considère que la difficulté d'en obtenir une sera déterminante pour savoir si une véritable concurrence peut émerger. Il se dit par ailleurs réservé quant à la décision d'attendre jusqu'en 2030 avant une libéralisation complète, estimant qu'une solution plus rapide aurait été préférable.

Concernant la formation professionnelle, il relève que le dispositif proposé (16 heures de cours avec validation à 80 % et sans test final) ne constitue pas, selon lui, une véritable garantie de qualité. Il juge qu'un examen final serait nécessaire afin d'assurer un niveau de compétence adéquat et une meilleure sécurité pour les clients.

Sur la question de la durée d'utilisation des véhicules, il s'interroge sur la pertinence de la limite d'âge fixée à huit ans. Il estime qu'un véhicule bien entretenu, notamment de gamme supérieure, peut rester en bon état au-delà de cette durée. Il suggère qu'un contrôle de qualité régulier serait plus approprié qu'une limite d'âge fixe, et estime que cette approche serait également plus durable sur le plan environnemental.

En ce qui concerne la transition vers les véhicules électriques, Monsieur Marc Goergen attire l'attention sur le manque d'infrastructures de recharge adaptées au secteur des taxis. Il note qu'un chauffeur perd du temps - et donc de l'argent - lorsqu'il doit se déplacer pour recharger son véhicule, et plaide pour l'installation de bornes à proximité des stations de taxis.

Enfin, il considère que le texte accompagne utilement l'évolution du secteur, qui devra inévitablement s'adapter aux nouvelles technologies et aux applications de réservation. Il relativise les risques de dumping social, affirmant que dans certains pays, les chauffeurs travaillant via des plateformes numériques ont constaté une amélioration de leur revenu et de leur sécurité financière, en comparaison avec les conditions offertes par des entreprises traditionnelles.

Madame la Ministre indique que la question du milieu rural a effectivement été prise en considération dans l'élaboration du projet de loi. Elle rappelle qu'à

l'heure actuelle, le territoire est formellement divisé en six régions, mais que cette répartition n'est en réalité pas respectée dans la pratique.

Elle précise que la réforme proposée vise donc à aligner le cadre légal sur la situation effective, en espérant qu'une tarification plus attractive encouragera une utilisation accrue des services de taxi, y compris dans les zones rurales. L'objectif est qu'à terme la réforme contribue à renforcer l'offre dans ces régions.

Madame la Ministre explique que la division en six zones a initialement été conçue pour inciter certains opérateurs à desservir le milieu rural, mais constate que ce mécanisme n'a pas produit les effets escomptés. Elle estime dès lors que la réforme globale devrait permettre une amélioration du service, y compris en dehors des centres urbains.

Quant à la question des tarifs, elle précise ne pas pouvoir se prononcer à ce stade sur une éventuelle différence de prix entre les zones rurales et les autres régions.

Le représentant du Ministère précise que les tarifs des taxis sont actuellement affichés sur les véhicules et programmés dans le taximètre, de sorte qu'ils ne peuvent être modifiés en cours de trajet. Un même tarif s'applique donc, qu'un chauffeur circule en milieu urbain ou rural. En ce sens, aucune différence de tarification n'existe entre les régions.

Il ajoute que la réforme prévoit, dans le cadre du système « VLC », que le prix d'une course réservée à l'avance soit connu à l'avance par le client. Cette mesure vise à éviter des situations où l'usager découvre un montant disproportionné seulement à l'arrivée, comme cela a été signalé par le passé.

Le représentant souligne également que, depuis 2016, le cadre légal permet déjà à un chauffeur disposant d'une réservation d'effectuer une course en dehors de la zone pour laquelle il est autorisé. De facto, la répartition en zones est donc déjà devenue obsolète, et le projet de loi vise simplement à régulariser une pratique existante.

Il fait remarquer que de plus en plus d'exploitants opérant dans les zones rurales travaillent désormais avec des plateformes numériques telles que « Uber » ou « Let'sride ». Selon les retours recueillis par le Ministère, ces chauffeurs enregistrent en moyenne un revenu supérieur d'environ 4 000 euros, grâce à une meilleure visibilité et à une demande accrue via ces services.

Enfin, le représentant indique que le projet de loi prévoit de supprimer la possibilité de refuser une course, quelle qu'en soit la distance. Jusqu'à présent, seules les « courses courtes » pouvaient être refusées. Dorénavant, toute demande devra être acceptée, afin d'encourager une activité plus continue des taxis et une offre plus régulière sur l'ensemble du territoire.

Madame la Ministre précise encore qu'une libéralisation plus rapide du secteur avait initialement été envisagée par le Gouvernement. Toutefois, à la suite des échanges menés avec les représentants du secteur, il a été décidé d'opter pour une approche progressive, afin d'éviter un choc brutal dans le système, comme cela a pu être observé dans d'autres pays. C'est dans ce contexte

qu'un calendrier a été établi menant à une libéralisation complète à l'horizon 2030.

Concernant la formation des chauffeurs, elle insiste sur son importance et rappelle qu'actuellement celle-ci ne dure que quatre heures. Le projet de loi prévoit d'allonger cette durée à seize heures, avec un suivi sérieux et structuré. Elle précise que, contrairement au projet élaboré par son prédécesseur, le nouveau dispositif ne comprend pas d'examen éliminatoire, mais impose une présence minimale de 80 % aux cours. Cette solution vise à éviter une pénurie accrue de chauffeurs, tout en renforçant leur qualification. Néanmoins, elle indique que si la Chambre estime qu'un modèle plus strict est préférable, le Gouvernement reste ouvert à l'adaptation du dispositif.

S'agissant de la limitation de l'âge des véhicules, fixée à huit ans, la Ministre souligne que cette mesure répond à la volonté d'encourager un parc automobile plus respectueux de l'environnement, dans le cadre du principe du pollueur-payeur. Elle rappelle que les taxis sont déjà soumis à un contrôle technique annuel, garantissant la sécurité et la conformité des véhicules. Elle se déclare néanmoins disposée à examiner d'éventuelles propositions alternatives avec la Chambre.

En ce qui concerne les stations de taxis, elle précise qu'il s'agit d'une compétence communale. Le projet de loi n'apporte donc pas de modification à cet égard : les stations existantes demeurent inchangées. Elle souligne toutefois que l'objectif global de la réforme est de faire en sorte que les taxis circulent davantage et ne restent pas stationnés sans activité.

Madame la Ministre observe que le taux d'occupation actuel des taxis, estimé entre 30 et 40 %, reste bien inférieur à la moyenne internationale. L'ambition du projet est d'augmenter ce taux, d'améliorer la disponibilité du service pour les usagers, de rendre les prix plus compétitifs et d'assurer un développement durable du secteur, sans dumping social.

Monsieur Yves Cruchten (LSAP) indique que son groupe politique analysera le texte en détail par la suite. Il rappelle que pour son groupe politique, la question de la protection sociale des travailleurs constitue un enjeu prioritaire. Il souligne la nécessité d'assurer à la fois une concurrence équitable entre les nouveaux opérateurs et les sociétés de taxis existantes, et le respect des droits sociaux des personnes travaillant dans ce secteur, notamment en matière de sécurité sociale et de conditions de travail.

L'orateur précise que son groupe suivra également de près la transposition de la directive sur le travail via plateformes, relevant de la compétence du ministre du Travail.

S'agissant du milieu rural, Monsieur Yves Cruchten partage les préoccupations exprimées quant à la suppression des six zones géographiques. Il avertit du risque de création d'une « zone blanche » en matière de services de taxi dans les communes rurales, et insiste sur la nécessité de suivre l'évolution du service après l'adoption de la réforme. Il estime qu'il faut veiller à ne pas aboutir à une situation où seuls les grands centres urbains disposeraient d'une offre de taxis traditionnelle, tandis que les habitants du milieu rural devraient se tourner exclusivement vers des plateformes telles qu'Uber ou Bolt.

Enfin, il attire l'attention sur la définition des services de location avec chauffeur (VLC) et propose d'introduire des exceptions pour certaines activités particulières, comme les voitures de cérémonie ou les limousines haut de gamme, qui utilisent souvent des véhicules plus anciens et appliquent des tarifs spécifiques. Il invite à s'assurer que ces prestataires ne soient pas exclus du cadre légal.

Madame la Ministre se déclare d'accord avec la nécessité de surveiller l'impact de la réforme sur le milieu rural et estime qu'il s'agit d'une remarque pertinente. Elle se dit ouverte à examiner, lors des travaux en commission, les points relatifs à la définition du VLC et aux éventuelles exceptions à prévoir. Elle souligne toutefois qu'il reste souhaitable que les chauffeurs engagés pour des cérémonies soient également correctement formés et qualifiés.

Le représentant du Ministère indique que la notion de « course spécifique » mentionnée par le député sera examinée afin de déterminer si de telles prestations particulières relèvent ou non du champ d'application de la future législation. Il confirme que cette question sera prise en compte dans la suite des travaux.

Monsieur Ben Polidori (LSAP) indique qu'un certain nombre de ses questions ont déjà trouvé une réponse. Il formule néanmoins une demande de précision concernant la digitalisation du traitement des réclamations. Il rappelle que, selon le projet, celles-ci doivent être introduites via MyGuichet, après identification. Il s'interroge dès lors sur la procédure applicable aux personnes étrangères, notamment les chauffeurs de taxi non résidents ou les touristes, qui ne disposent pas nécessairement d'un accès à MyGuichet. Il souhaite savoir comment ces usagers pourront soumettre une réclamation dans ces conditions.

Le représentant du Ministère précise que la procédure de dépôt de réclamation via MyGuichet offrira deux modes d'accès : soit par identification à l'aide d'une carte d'enregistrement, soit en tant qu'utilisateur simple, sans authentification préalable. Dans le cadre du projet, c'est cette seconde option, librement accessible à tous, qui sera retenue, précisément afin de permettre aux personnes ne disposant pas de compte MyGuichet, notamment les visiteurs étrangers, d'introduire une plainte facilement et sans autres contraintes.

Il explique que le choix de cette plateforme repose sur la volonté d'obtenir un formulaire structuré, permettant de traiter les réclamations plus efficacement. Actuellement, les plaintes reçues par téléphone ou par courriel donnent souvent lieu à de nombreux échanges avant de pouvoir être instruites sur le fond.

Le représentant ajoute qu'au cours des huit dernières années, le Ministère a enregistré 7 500 réclamations, dont environ 300 par an concernaient des problèmes de tarification. En moyenne, 200 à 250 remboursements sont effectués chaque année dans l'intérêt des clients, notamment en cas de trajets trop longs ou de surfacturations.

Il conclut en soulignant que le nouveau dispositif vise à accélérer le traitement des dossiers tout en facilitant l'accès à la procédure pour l'ensemble des usagers, y compris ceux de passage au Luxembourg.

Monsieur Marc Goergen pose ensuite une question relative aux taxis-ambulances. L'orateur se demande si ces services sont également couverts par le projet de loi en discussion. Il rappelle que ce type de transport soulève souvent des problèmes pour les usagers, notamment en raison de tarifs élevés et du manque de remboursement par la Caisse nationale de santé (CNS). Il relève que, sur le terrain, ces prestations sont fréquemment assurées par les mêmes sociétés que celles exploitant des taxis classiques.

Le député souhaite donc savoir si ces activités tombent sous le champ d'application du nouveau cadre légal sur les taxis, ou si elles feront l'objet d'un texte séparé, et insiste sur la nécessité d'une réglementation claire encadrant ce type de services qui concerne de nombreux patients.

Madame la Ministre précise que la question des taxis-ambulances ne relève pas du projet de loi actuellement examiné, mais du domaine de la Caisse nationale de santé et du Ministère de la Santé. Elle indique néanmoins que si ces véhicules opèrent comme taxis, ils doivent naturellement se conformer aux règles prévues dans la présente législation. Elle ajoute que le sujet pourra être examiné plus en détail afin de clarifier les interactions entre les deux régimes juridiques.

Le représentant du Ministère confirme qu'un projet de loi distinct, élaboré sous la responsabilité du Ministère de la Santé, est en cours de préparation et couvre spécifiquement la question des taxis-ambulances. Le ministère de la Mobilité a été consulté dans le cadre de l'élaboration de ce texte.

Il est ajouté que le sujet sera vraisemblablement abordé au sein de la Commission de la Santé, sous la responsabilité de la ministre compétente, et que la coordination entre les deux textes pourra être assurée à ce moment-là.

Monsieur Meris Sehovic revient sur la question de la décarbonisation du secteur, estimant que la réponse précédente n'a pas pleinement abordé ce point. Il observe qu'en dissociant les licences de l'obligation liée au type de motorisation, le Gouvernement renonce à un instrument d'orientation écologique qui permettait jusqu'ici d'inciter le secteur à se tourner vers des véhicules à zéro émission.

Le député considère que cette évolution risque d'affaiblir les efforts en matière de transition énergétique et aimerait savoir comment le Gouvernement entend maintenir des incitations à la décarbonisation, notamment en matière de déploiement d'infrastructures de recharge pour les véhicules électriques. Il souligne que sans politique incitative forte, la mise en place d'un réseau de bornes adapté risque d'être compromise.

Le représentant du Ministère explique que sous l'ancien cadre réglementaire, élaboré sous la responsabilité du ministre François Bausch, une limite maximale d'émissions de 150 g de CO₂/km avait été prévue. Après consultation du secteur, cette exigence s'est révélée trop difficile à appliquer, notamment pour les petits exploitants disposant de peu de véhicules, qui se retrouvaient désavantagés par rapport aux grandes flottes.

Le nouveau dispositif fixe désormais le plafond à 250 g de CO₂/km, afin de tenir compte de la diversité des véhicules - un grand minibus, par exemple, émettant naturellement davantage qu'une berline légère. L'objectif demeure de réduire progressivement les émissions moyennes du parc automobile : celles-

ci sont passées de 150 g en 2016 à environ 95 g en 2023, une tendance que le Gouvernement souhaite poursuivre.

Le représentant du Ministère précise que la limitation de la durée de vie des véhicules à huit ans contribue elle aussi à ce renouvellement régulier, les taxis parcourant souvent 70°000 à 80°000 km par an. Cette mesure permet de maintenir le parc à jour des normes environnementales récentes.

Il rappelle également le principe du pollueur-paye : les exploitants de véhicules plus émetteurs seront soumis à des taxes annuelles plus élevées (jusqu'à 2°500 euros), ce qui constitue une incitation financière à opter pour des modèles plus propres. Il souligne que de nombreux exploitants privilégient déjà les véhicules à zéro émission pour les trajets courts, car ils sont plus économiques et respectueux de l'environnement.

Enfin, il mentionne que certains constructeurs, notamment Mercedes, se sont totalement retirés du marché des taxis thermiques et orientent désormais leur production vers des modèles 100 % électriques, ce qui facilitera la transition du secteur à moyen terme.

Madame la Ministre ajoute que la taxation différenciée en fonction des émissions de CO₂ contribuera à atteindre les objectifs de durabilité du Gouvernement. Elle rappelle que la limitation de l'âge des véhicules à huit ans, absente du précédent cadre législatif, représente une mesure supplémentaire visant à accélérer le renouvellement du parc automobile et à favoriser l'adoption des technologies les plus récentes et les plus écologiques.

Monsieur Jean-Paul Schaaf (CSV) souhaite revenir sur la question soulevée précédemment par Monsieur Yves Cruchten concernant le risque d'« appauvrissement » du service dans le milieu rural. Il demande si, au contraire, le projet de loi pourrait aussi créer de nouvelles opportunités pour les petites entreprises locales.

L'orateur se demande si la réforme permettra à des indépendants ou petits exploitants de relancer des sociétés de taxis régionales, composées de deux ou trois véhicules, qui desserviraient à nouveau les zones rurales. Il rappelle qu'un tel modèle existait autrefois, mais qu'il a progressivement disparu à la suite des réformes précédentes, lesquelles ont favorisé la concentration du marché entre les mains de grandes entreprises.

Il souligne que ces grands opérateurs privilégient naturellement les zones où la demande est plus forte, notamment les centres urbains, au détriment du reste du territoire. Cette évolution a déjà conduit à une réduction notable de la couverture régionale, et il estime important de savoir si le nouveau cadre législatif sera capable d'encourager le retour d'exploitants locaux.

Madame la Ministre répond que le Gouvernement partage cet espoir. Elle rappelle que la réforme prévoit la libéralisation progressive du *numerus clausus*, ce qui permettra à de nouveaux acteurs de demander une licence d'exploitation, aujourd'hui difficile à obtenir.

Elle estime que cette ouverture du marché devrait favoriser l'émergence de petites entreprises et encourager l'installation de nouveaux exploitants, y compris dans les zones rurales, contribuant ainsi à renforcer la proximité et la diversité de l'offre.

2. 8448 Projet de loi relative à la construction du centre de remisage et de maintenance du tramway au quartier de la Cloche d'Or

Dans son avis complémentaire du 3 juin 2025, le Conseil d'État note que l'amendement entend répondre à l'observation formulée par le Conseil d'État dans son avis n° 61.974 du 25 mars 2025. L'amendement en question propose de modifier l'article 2 de la loi en projet pour y employer le dernier indice semestriel des prix de la construction disponible, à savoir celui d'octobre 2024. L'enveloppe de la dépense maximale autorisée a été ajustée en conséquence. L'amendement en question n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

La commission en prend note.

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer.

La commission parlementaire suggère comme temps de parole le modèle de base.

3. Divers

Aucun point divers n'a été abordé.

Procès-verbal approuvé et certifié exact