



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 12 février 2015

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 28 janvier 2015
2. 6588 Projet de loi portant
 - a) organisation du secteur des services de taxis et
 - b) modification du Code de la consommation- Rapporteur: Monsieur Henri Kox
- Continuation de la présentation du projet de loi
3. Divers

*

Présents : Mme Sylvie Andrich-Duval, M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, M. Georges Engel, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Henri Kox, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marco Schank, M. Serge Wilmes

M. Jean-Paul Maas, M. Max Nilles, M. Félicie Weycker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 28 janvier 2015

Le projet de procès-verbal sous rubrique est approuvé.

2. 6588 Projet de loi portant a) organisation du secteur des services de taxis et b) modification du Code de la consommation

Dans le prolongement de la réunion du 21 janvier dernier, les représentants du Ministère poursuivent la présentation du document PowerPoint repris en annexe du présent procès-verbal à partir de la page 19. De l'échange de vues subséquent, il peut être retenu ce qui suit :

- le projet prévoit que la taxe d'instruction de dossier ne peut dépasser la somme de 400 euros et que la taxe annuelle ne peut dépasser la somme de 1.500 euros, cette dernière étant proportionnelle au niveau d'émissions de CO2 du véhicule. Les détails de ces taxes seront arrêtés dans des règlements grand-ducaux d'exécution ;
- tout taximètre installé dans un taxi devra être accompagné d'un carnet métrologique dont le modèle, les modalités de mise à jour et le contenu seront fixés par règlement grand-ducal ;
- plusieurs plaintes ont été formulées par les chauffeurs de taxis à l'encontre des exploitants de services de taxis pour non-respect des dispositions légales ou conventionnelles en matière de droit du travail. De l'avis d'un membre de la Commission, cette situation est inadmissible et nécessiterait des contrôles plus fréquents et plus systématisés sur le terrain. Dans ce contexte, il est fait référence à la question parlementaire n°0868 de Madame Sylvie Andrich-Duval, qui est actuellement en voie de traitement auprès de l'Inspection du travail et des mines et dont la réponse permettra d'obtenir des détails sur le sujet ;
- le projet de loi prévoit qu'en vue de l'obtention de la carte de conducteur de taxi, l'intéressé doit, entre autres, « *avoir des connaissances adéquates dans au moins une des trois langues administratives telles que définies par la loi du 24 février 1984 sur le régime des langues* ». Afin de s'assurer desdites connaissances, il est envisagé d'introduire un amendement au texte de loi et de sanctionner la séance d'information par une épreuve écrite, qui pourra être faite au choix dans une des trois langues administratives et permettra donc un contrôle minimum de ces exigences linguistiques ;
- même si le métier de chauffeur de taxi est bien souvent un métier de réinsertion après une peine de prison, les auteurs du projet de loi ont jugé utile de garantir un standard élevé de sécurité pour les clients en prévoyant un contrôle préalable de l'honorabilité du conducteur de taxi sur base de ses antécédents judiciaires. Ainsi, les exigences en matière d'honorabilité sont satisfaites si le conducteur de taxi n'a pas fait l'objet d'une condamnation pénale prononçant une peine d'emprisonnement d'au moins six mois pour vol, escroquerie, abus de confiance, atteinte volontaire à l'intégrité de la personne, agression sexuelle ou infraction à la législation sur les stupéfiants. Ces nouvelles dispositions pourraient, dans certains cas, aboutir à ce qu'un chauffeur de taxi qui exerce actuellement ne puisse plus exercer son métier lorsque la loi entrera en vigueur. Un membre de la Commission souhaite recevoir des détails chiffrés concernant le nombre de chauffeurs potentiellement concernés ;
- le projet de loi pose également des exigences d'honorabilité spécifiques à la profession d'entrepreneur de taxi. Le texte initial prévoit que ces exigences sont satisfaites si l'exploitant de taxi n'a pas fait l'objet d'une condamnation pénale prononçant une peine d'emprisonnement supérieure à deux mois et/ou une amende supérieure à 5.000 euros, pour des infractions commises en matière commerciale, sociale, de travail, de stupéfiants ou de circulation routière. Dans son avis du 9 décembre 2014, le Conseil d'État s'interroge sur les raisons qui pourraient justifier des exigences d'honorabilité supplémentaires par rapport à celles posées par la législation sur le droit d'établissement. Il est d'avis que cette manière de faire peut constituer un problème d'égalité de traitement et risque d'exposer le texte au reproche de violer le principe

constitutionnel de l'égalité devant la loi inscrit à l'article 10bis de la Constitution. Dans ce contexte, il est envisagé d'introduire un amendement parlementaire afin de relever le seuil de la durée de condamnation à six mois au lieu de deux mois, afin d'aligner les exigences d'honorabilité avec celles prévues pour le conducteur ;

- l'article 26, en combinaison avec l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955, permet aux membres de la Police grand-ducale et aux membres de l'Administration des douanes et accises d'immobiliser un taxi si son conducteur n'a pas sa résidence officielle au Grand-Duché, s'il est en infraction avec les dispositions de la loi, s'il n'a pas payé un ou plusieurs avertissements taxés, s'il n'est pas en mesure de régler la somme à consigner ou si des irrégularités sont constatées au niveau des documents de bord ainsi qu'en cas de retard de paiement des taxes sur le véhicule pour une période de 60 jours ou plus ;
- pour ce qui est des dispositions transitoires, les représentants du Ministère proposent aux membres de la Commission d'introduire un amendement afin de supprimer le paragraphe 3 de l'article 27 qui prévoit une transcription des inscriptions des listes d'attente communales sur la nouvelle liste d'attente nationale prévue à l'article 8 du projet de loi. La raison en est, d'une part, la volonté de permettre l'accès à l'activité de taxis à de nouveaux exploitants de taxi et, d'autre part, l'impossibilité matérielle de composer une liste d'attente nationale à partir des listes d'attentes communales. En effet, après recensement auprès des communes, il s'avère que certaines communes ont géré des listes d'attentes et d'autres non. Dans les cas où des listes ont été gérées, elles l'ont souvent été sans l'existence de preuves officielles. De ce fait, la reprise des anciennes listes créerait un risque d'incertitude juridique, voire de litiges administratifs, pouvant bloquer la mise en œuvre effective de la nouvelle loi ;
- une nouvelle version de l'article 14 sera rédigée afin de donner suite aux critiques du Conseil d'État relatives aux dispositions concernant les droits et les devoirs du conducteur de taxi. Ainsi, ces dispositions seront intégrées dans la future loi et non pas dans un règlement grand-ducal, comme initialement prévu. A noter dans ce contexte que les conducteurs de taxi auront la possibilité, mais non l'obligation, de mettre à disposition des sièges adaptés aux passagers transportés, notamment aux enfants en bas âge ;
- l'un des objectifs du projet de loi est de faire diminuer le prix moyen des courses de taxi. De l'avis des auteurs du projet, cet objectif pourra être atteint par le biais de la mise en place d'un nouveau zonage, par l'instauration de la liberté tarifaire, ainsi que par la possibilité d'afficher de la publicité à l'extérieur des taxis. En outre, l'abolition de pratiques illégales permettra aux détenteurs de licences d'exploitation d'exercer leur métier dans des conditions plus sereines, engendrant des prix justes et équitables. Dans ce contexte et suite à une remarque selon laquelle la limitation du nombre de licences d'exploitation risque de maintenir des prix élevés, les responsables du Ministère font savoir qu'il a été décidé de limiter le nombre de licences, car l'expérience a montré que la libéralisation à outrance ne fonctionne pas. Il a donc été mis en place un système hybride avec un nombre limité de licences, avec en sus la licence « *zéro émissions* » ;
- alors que le Ministère souhaitait proposer la création d'une zone « aéroport », cette disposition a été supprimée à la demande la Fédération des Patrons Loueurs de Taxis et d'Ambulances qui estime qu'une telle zone pourrait engendrer une certaine rigidité ;
- la compétence communale se limitera à l'avenir à la seule détermination des emplacements de stationnement réservés aux taxis. Dans ce contexte, il est précisé qu'en cas de carence, un règlement grand-ducal pourra contraindre les communes à créer de tels emplacements de stationnement ;

- la société Uber, entreprise développant des applications mobiles de mise en contact d'utilisateurs avec des conducteurs réalisant des services de transport, fait l'objet de nombreuses polémiques en raison notamment d'accusations de concurrence déloyale. Cette société n'est, à l'heure actuelle, pas implantée dans notre pays et ne soulève pas de préoccupation au sein de la Fédération des Patrons Loueurs de Taxis et d'Ambulances, mais il ne peut pas être exclu qu'elle ne tentera pas, dans le futur, une pénétration du marché luxembourgeois ;
- suite à une question afférente, il est renvoyé au document PowerPoint (page 33/37) pour plus de détails concernant le nombre d'exploitants de services de taxis présents dans le pays ;
- l'article 20 du projet de loi sera entièrement retravaillé à la lumière de l'avis de la Commission nationale pour la protection des données (CNPD) ;
- le taux de TVA applicable dans le domaine des transports est de 3%.

L'examen des articles du projet de loi sera entamé lors d'une prochaine réunion.

3. **Divers**

Les prochaines réunions auront lieu les 25 février 2015 (à 10h30) et 26 février 2015 (à 14h00).

Luxembourg, le 24 février 2015

La secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché

Projet de loi 6588

Présentation Commission du Développement durable 21.01.2015



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Législation actuelle

1. Régime d'autorisation décentralisé : Communes & Etat pour l'aéroport
2. Cloisonnement géographique : Territoire communal (44 communes)
3. Accès à la profession (exploitant et conducteur) : Exigences minimalistes
4. Problèmes de « sous-location » des autorisations
5. Manque de transparence pour le client & non-respect des maximas légaux
6. Insuffisance des contrôles et des moyens d'action sur le terrain

Grandes lignes du projet de loi

1. Régime d'autorisation centralisé : Ministère (MDDI)
2. Cloisonnement géographique revisité (zones limitées)
3. Accès à la profession (exploitant et conducteur) : Conditions plus exigeantes
4. Inaccessibilité des autorisations
5. Transparence dans les tarifs & création d'un point de contact
6. Publicité sur les taxis
7. Renforcement du contrôle et des moyens d'action sur le terrain
8. Introduction de critères écologiques pour les véhicules
(taxes, exploitation, accès)

Sommaire

1. Exploitant de taxi - Licence d'exploitation
2. Conducteur de taxi - Carte de conducteur
3. Taxis
4. Taximètres – Carnet métrologique
5. Tarification (libre)
6. Mise à disposition des taxis
7. Taxes
8. Organes de contrôle
9. Sanctions
10. Entrée en vigueur et dispositions transitoires
11. Registre et échange des données
12. Oppositions formelles du Conseil d'Etat
13. Nouvelles propositions du Ministre

1. Exploitant de taxi - Licence d'exploitation (1/5)

L'exploitant de taxi doit être titulaire d'une licence d'exploitation de taxi **délivrée par le MDDI**.

- Conditions à remplir par l'exploitant de taxi
- Validité de la licence d'exploitation (5 ans)
- Déchéance de validité de la licence d'exploitation
- Attribution de la licence d'exploitation (vacances publiées au Mémorial)

1. Exploitant de taxi - Licence d'exploitation (2/5)

Conditions à remplir par l'exploitant de taxi

1. Autorisation d'établissement

2. Honorabilité

- sur base du casier judiciaire
- pas de condamnation pour des infractions en matière commerciale, sociale, de travail ou de circulation routière (emprisonnement > à 2 mois ni une amende > à 5.000 €)

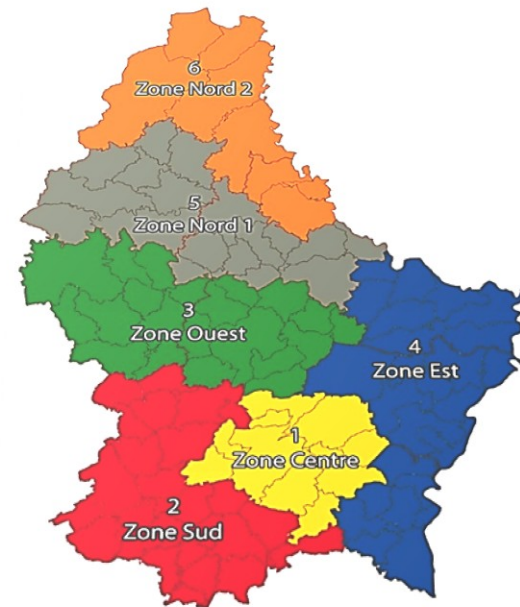
3. Capacité professionnelle

- formation : législation en matière de taxis, gestion commerciale et financière relatives à l'exploitation de services de taxis
- exception: preuve de 3 ans d'expérience de conducteur de taxi

1. Exploitant de taxi - Licence d'exploitation (3/5)

Validité de la licence d'exploitation

1. Personnelle et incessible (≠ louée, ≠ cédée, ≠ prêtée)
2. Valable pour un seul taxi
 - Possibilité : extension temporaire lorsqu'un taxi ne peut être mis en service (72 h d'office et extension *ad hoc* au-delà)
3. Valable sur le territoire d'une zone de validité géographique
 - Interdiction de chargement dans une autre région (sauf commande téléphonique et en cours de route >50m d'un emplacement de stationnement)
 - Lieu du déchargement libre
4. Valable pour 5 ans (renouvelable)



Zone	Nom de la zone	Couverture
1	Zone Centre	Canton Luxembourg
2	Zone Sud	Cantons Capellen et Esch-sur-Alzette
3	Zone Oest	Cantons Redange et Mersch
4	Zone Est	Cantons Echternach, Grevenmacher et Remich
5	Zone Nord 1	Cantons Wiltz et Diekirch
6	Zone Nord 2	Cantons Clervaux et Vianden

1. Exploitant de taxi - Licence d'exploitation (4/5)

Déchéance de validité de plein droit

1. Non-utilisation endéans les 2 mois à compter de la délivrance
2. Cessation de l'activité
3. Cession à un tiers

sauf reprise de l'activité par un tiers:

transfert d'autorisation(s), **avec l'accord du ministre**, à un repreneur qui remplit les conditions d'obtention d'une autorisation d'exploitation
ex. succession, fusion

1. Exploitant de taxi - Licence d'exploitation (5/5)

Attribution de la licence d'exploitation

1. Fixation d'un nombre maximal en fonction des licences d'exploitation existantes
 - Recensement auprès des communes
2. Transcription des licences émises sous l'ancien régime
3. Liste d'attente comme critère d'attribution pour les licences vacantes, sans préjudice de la reprise d'activité
4. Vacances publiées par avis au Mémorial
 - Demande à présenter par les intéressés
 - Attribution dans l'ordre de classement sur la liste d'attente (en cas d'égalité : tirage au sort)

2. Conducteur de taxi – Carte de conducteur (1/3)

Le conducteur de taxi doit être titulaire d'une carte de conducteur **délivrée par le MDDI**.

Pendant son service, il l'affiche de manière visible. Elle renseigne les données d'identification du conducteur.

- Conditions à remplir par le conducteur
- Validité de la carte de conducteur
- Déchéance de validité de la carte de conducteur

2. Conducteur de taxi – Carte de conducteur (2/3)

Conditions à remplir par le conducteur

1. Permis de conduire B depuis 2 ans au moins
2. Connaissances dans une des trois langues officielles
 - luxembourgeois, français, allemand
3. Exigences de honorabilité
 - casier judiciaire
4. Séance d'information organisée par le MDDI
 - législation sur l'organisation des services de taxis
 - gestion des courses,
 - accueil du client
 - gestion de conflits
5. Frais à charge du conducteur

2. Conducteur de taxi – Carte professionnelle (3/3)

Validité de la carte professionnelle

1. Strictement personnelle et incessible : ≠ louée, ≠ cédée, ≠ prêtée
2. Valable pour 10 ans
 - renouvelable

Déchéance de validité de plein droit

1. Cessation de l'activité de conducteur de taxi
2. Cession à un tiers

3. Taxis (1/3)

Equipements

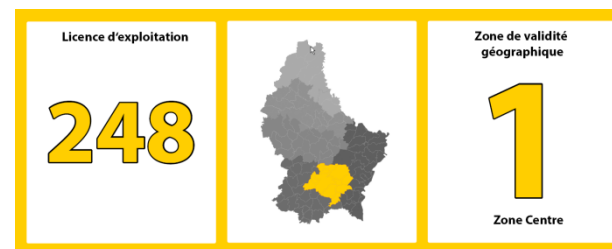
- Taximètre scellé et vérifié par SNCA
- Tableau-taxi,
- Panneau lumineux
- Plaque-zone-taxi
 - (abolition du « T »,disque-taxi)



Panneau lumineux

Exploitant		
SOCIETE DE TAXI SARL 1, rue de l'Autobus L-1234 Luxembourg		
Téléphone : 99 99 99 E-Mail : info@societedetaxi.lu		
Nombre de places assises		
2+3		
Licence d'exploitation 248		Zone de validité géographique 1 Zone Centre
Date _____		
Réclamations Beschwerden Complaints ?		
2465 2465 mobiliteit.lu		

Modèle : Tableau-taxi



Modèle : Plaque-zone-taxi

3. Taxis (2/3)

Publicité

- autorisée à l'extérieur des taxis par voie d'affichage sur la carrosserie
- ≠ lumineuse, ≠ réfléchissante

Critères environnementaux

- modulation de la taxe annuelle (dans RGD)
 - pour un taxi qui émet plus de 100g CO₂/km: 1000.-€
 - pour un taxi qui émet moins de 100g CO₂/km: 750.-€
 - pour un taxi qui émet 0g CO₂/km: 500.-€

3. Taxis (3/3)

Critère d'acceptation comme véhicule

1. Après le 1er janvier 2016
 - en matière d'émissions de CO2 : max. 130g de CO2/km ; et
 - en matière de norme EURO: min. EURO V.
2. Après le 1er janvier 2020
 - en matière d'émissions de CO2: max. 95g de CO2/km ; et
 - en matière de norme EURO: min. EURO VI.

Immatriculation / contrôle technique

SNCA: contrôle de toutes les conditions de la loi quant aux équipements et l'existence d'une licence d'exploitation de taxi valable

4. Taximètres

Taximètres

- Vérification et le scellement par le MDDI qui est l'autorité compétente et possibilité de déléguer à la SNCA
- Notification au MDDI de toute manipulation / intervention illicite constatées sur un taximètre

Installation des taximètres

- Liberté d'installation

Surveillance et contrôle auprès du SNCA

- Equipements de contrôle
- Emission d'un carnet métrologique lié au taximètre
- Obligation de vérification par la SNCA en cas de changement
 - Tarif, Pneus : 1x an au moins

5. Tarification & Point de contact

- Abolition de la tête de file et donc **libre choix du client**
- **Affichage** des tarifs à l'intérieur et à l'extérieur du taxi conformément au Code de la Consommation
- Présentation des tarifs sur la portière latérale arrière droite
 - indiquant les types de tarifs et les plages horaires d'application
 - indiquant les suppléments éventuels
- Obligation d'utiliser le **taximètre**
 - même en cas d'application d'un tarif forfaitaire
- Contrôle conformément au Code de la Consommation
- Abrogation du RGD sur les prix maxima (dans le RGD)
- Création d'un point de contact unique en cas de réclamations

6. Mise à disposition des taxis

Prise en charge: *réglementé*

- Sur un emplacement de stationnement dans la zone de validité géographique de la licence
- En cours de route, sur simple signe du client

Condition: au moins 50m de distance d'un emplacement de stationnement

- Par téléphone ou par écrit

Condition: aucune restriction

Lieu du déchargement : *libre*

7. Taxes

1. Taxe d'instruction du dossier

- Délivrance / renouvellement d'une autorisation d'exploitation: 300 €
- Délivrance / renouvellement d'une carte de conducteur: 80 €
- Duplicata / modification: 75/20 €

2. Taxe annuelle

- Exploitant de taxi
- 1.000 €, 750 € ou 500 €

8. Organes de contrôle

1. Volet administratif

- MDDI
- SNCA

2. Volet pénal

- Police grand-ducale
- Administration des douanes et accises

1. Volet conditions de travail

- ITM

9. Sanctions (1/3)

Sanctions administratives (par le MDDI)

- Restriction, suspension, retrait de l'autorisation d'exploitation ou de la carte de conducteur
- Radiation de la liste d'attente

Exemples

- Défaut de remplir les conditions d'obtention
- Fausse déclaration (obtention, renouvellement ou échange)
- Non-paiement des taxes
- Infraction pénale

9. Sanctions (2/3)

Sanctions pénales (PGD/ADA/...)

A. Contraventions : 25 à 250 euros

- Stationnement du taxi sur un emplacement autre que sur un emplacement de stationnement « TAXI »
- Absence d'affichage pendant le service de la carte de conducteur de taxi
- Violation des devoirs de conducteur de taxi
- Affichage non conforme des tarifs
- Utilisation du taxi à une autre fin que les services de taxis
- Absence de taximètre, tableau-taxi, plaque-zone-taxi ou panneau lumineux « TAXI »
- Installation sur un véhicule, autre qu'un taxi, d'un taximètre, du tableau-taxi, plaque-zone-taxi ou du panneau lumineux « TAXI »
- Publicité non-conforme

Récidive : le double de l'amende.

9. Sanctions (3/3)

B. Contraventions graves : 25 à 500 euros

- Défaut d'autorisation d'exploitation de taxi valable
- Cession de l'autorisation d'exploitation de taxi
- Défaut de carte de conducteur de taxi valable
- Cession de la carte de conducteur de taxi
- Usage non conforme du taximètre
- Non-respect des tarifs affichés

Récidive : maximum de l'amende

A et B : Possibilité de décerner des avertissements taxés

10. Entrée en vigueur et dispositions transitoires

- Entrée en vigueur de la loi dans les 2 mois de la publication au Mémorial
- Dispositions transitoires
 - a. Exploitants de taxi** au moment de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi :
 - Dispensés de l'exigence de la capacité professionnelle
 - Transfert des inscriptions sur **la liste d'attente**
 - b. Possibilité d'échanger sa licence d'exploitation de taxi** pour la durée de validité y inscrite contre une licence d'exploitation de taxi ministérielle (6 mois)
 - c. Conducteurs de taxi** au moment de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi :
 - dispensés de la séance d'information (6 mois)

11. Registre et échange de données

Création d'un registre des taxis (TRTAX) reprenant

- les exploitants
- les conducteurs
- les intéressés de la liste d'attente

Interconnexions avec d'autres bases de données/Echange d'informations

- Registre national des personnes physiques (RPNN)
- Registre général des personnes physiques et morales (RPRPP)
- Registre de commerce (RCS)
- Registre des autorisations d'établissement (MMAET)
- Données en provenance de la SNCA (LUVIS/TRVEH)
- Avertissements taxés de la Police grand-ducale/Décisions judiciaires (parquet)

12. Oppositions formelles du Conseil d'Etat

- Art. 3 (2) : imprécision des « conditions en matière de droit d'établissement »
- *Art. 4* : *exigences de honorabilité supplémentaires*
- Art. 5 : liste non exhaustive des matières de formation des exploitants
- Art. 8(1) et (2) : zones et nombre dans RGD
- Art. 8(3) alinéa 2 : modalités de liste d'attente dans RGD
- *Art. 8(3) alinéa 1* : *imprécision fonctionnement liste d'attente*
- Art. 14 : droits et devoirs dans RGD
- Art. 15 (6) : normes environnementales imprécises
- Art. 17 (2) : paramètres des tarifs
- Art. 20 (2) : finalités de traitement insuffisamment précis
- Art. 20 (2) : accès direct casier no 2.
- Art. 20 (3) : modalités d'échange dans RGD
- Art. 21 (1) : trop de latitude dans les sanctions
- Art. 23 (1) c) : renvoi aux infractions du RGD (idem art. 14)
- *Art 26 (1) et (2)* : *point 1*

13. Nouvelles propositions du Ministre (1)

- Faciliter la procédure
 - la procédure d'avis pour attribution devient principe après le transfert des licences.
 - l'inscription sur la liste d'attente se fait à part par voie informatique, si possible (risque de *rush*)
- Nombre maximal de taxis peut être dépassé pour les taxis *zéro émissions*, sauf zone aéroport ou le nombre évolue en fonction du nombre de passagers recensés
- Création d'une zone aéroport et fixation des tarifs maximas
- Avis de la CNPD à intégrer pour le volet traitement des données

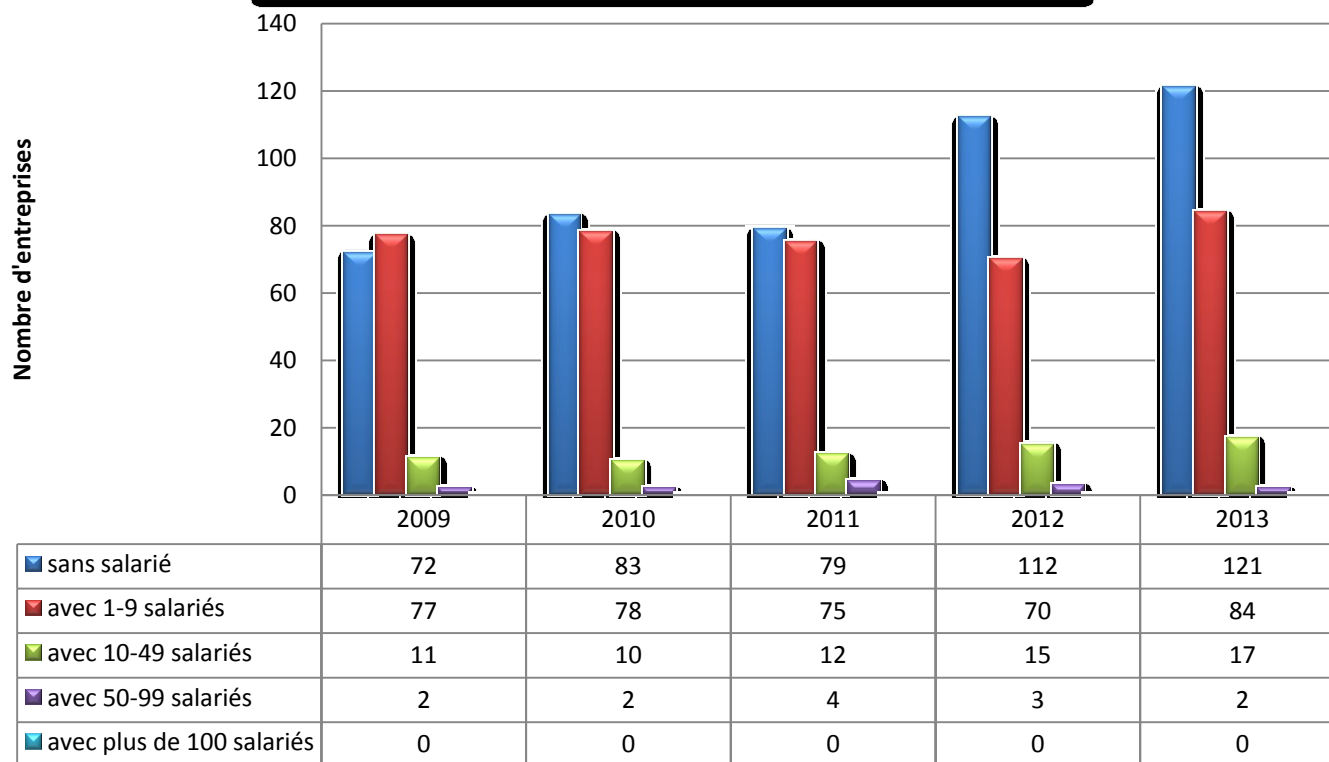
13. Nouvelles propositions du Ministre (2)

- Clause de subrogation par l'Etat des communes pour la mise à disposition des emplacements suffisants
- Le MDDI remplace la CDT comme point de contact
- Une liste d'attente démarrant à « 0 »
- Intégration de nombreuses dispositions du RGD dans la loi
 - zones, droits et devoirs, disposition concernant le traitement des données

Merci pour votre attention!

Annexe: Les chiffres clés (1/4)

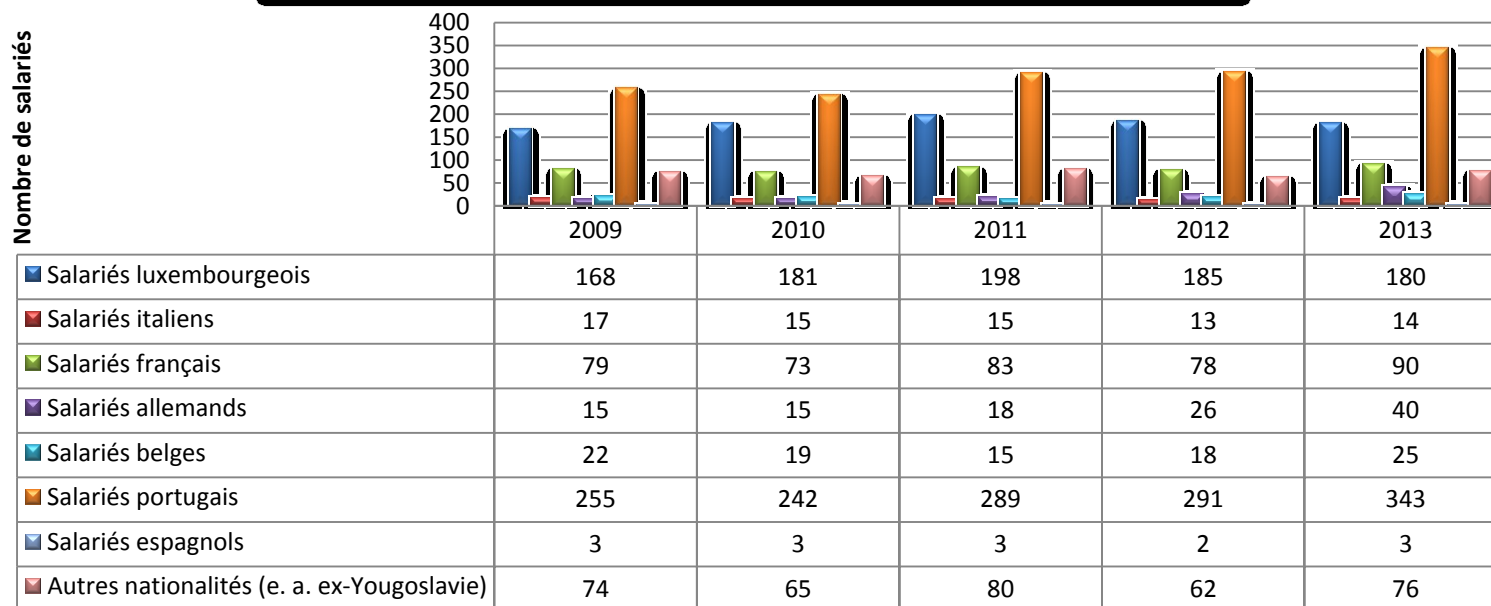
Evolution du nombre de salariés par entreprise
(2009-2013)



Augmentation de 38,27% du nombre total d'entreprises de taxis entre 2009 et 2013.

Annexe: Les chiffres clés (2/4)

Evolution du nombre de salariés suivant leur nationalité (2009-2013)



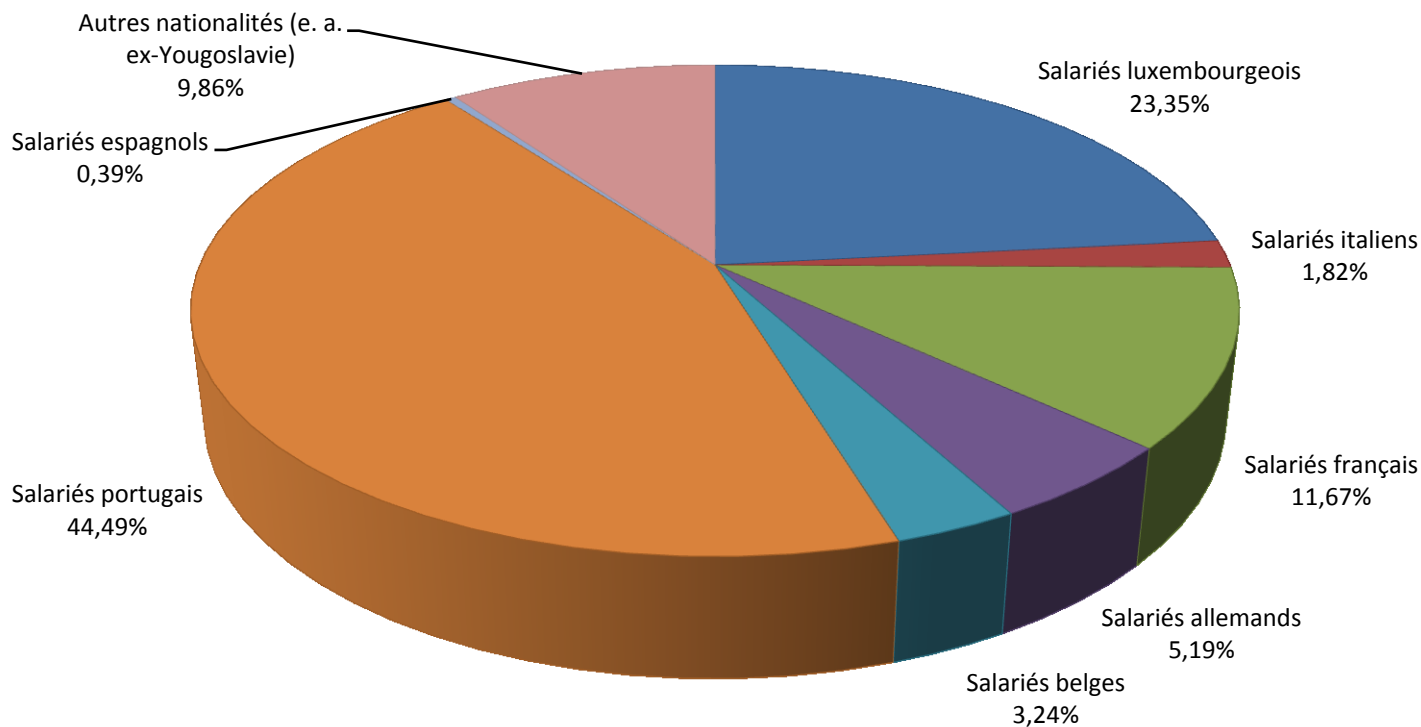
Source des données: Chambre des Métiers

- Augmentation de 21,80% du nombre total de salariés entre 2009 (total: 633 salariés) et 2013 (771 salariés);
 - En ce qui concerne les frontaliers, celles-ci se répartissent comme suit:

	2009	2010	2011	2012	2013
Salariés frontaliers (total):	98	90	111	106	123
belges	11	7	13	10	17
allemands	13	13	21	32	41
français	74	70	77	64	65

Annexe: Les chiffres clés (3/4)

Répartition du nombre de salariés suivant leur nationalité (Année 2013)

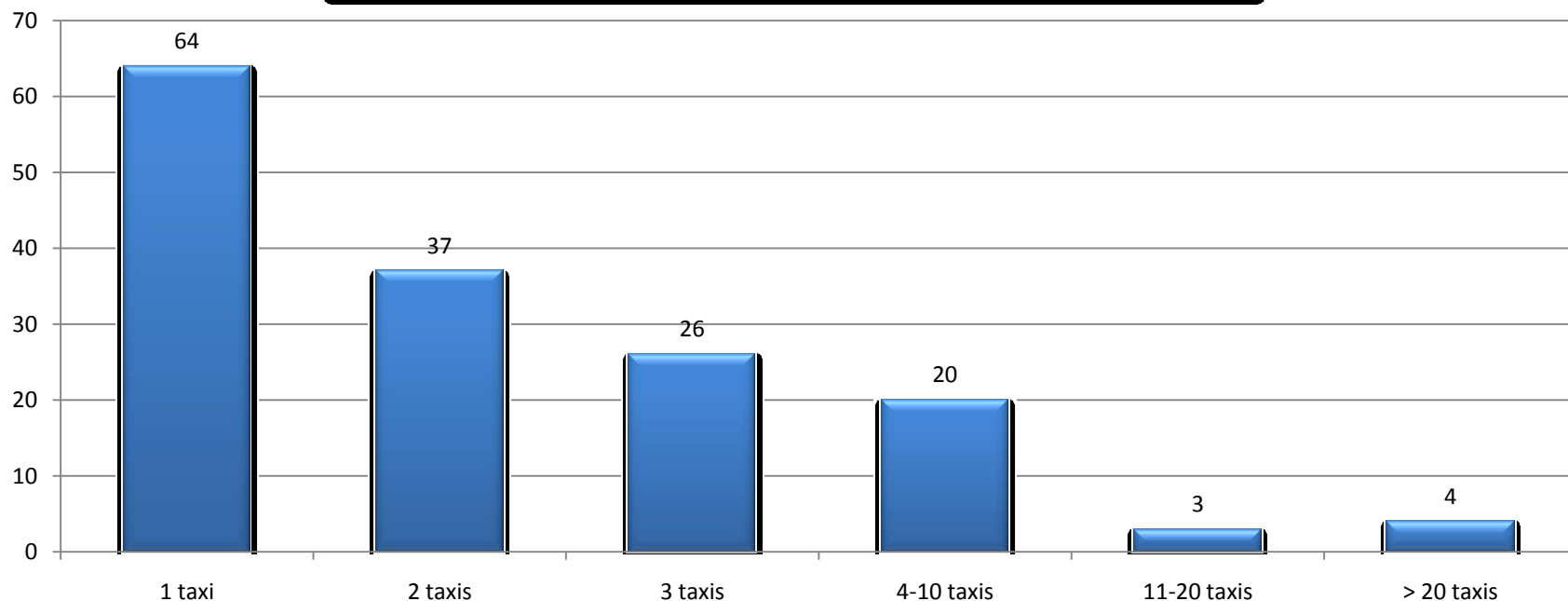


La majorité des salariés possède la nationalité portugaise.

Source des données: Chambre des Métiers

Les chiffres clés (4/4)

Répartition du nombre de taxis par société / propriétaire
(Etat au 14/07/2014)



Source des données: SNCA

La majorité des sociétés / propriétaires possède entre 1 et 3 taxis.

Le 14 juillet 2014, 483 taxis ont été immatriculés auprès de la SNCA, dont la marque « Mercedes » se trouvait en première position avec 312 immatriculations.

Communication (1/2)

- Information de « ce qui change » en fonction des publics cibles
- Avis « Taxis information » aux usagers en 3 langues
 - Affichés aux principaux centres d'affluence
 - Communiqué aux communes
 - Présentoirs du MDDI, PGD, ULC...
 - Distribution large pour diffusion fine (public national et étranger):

Communication (2/2)

- Document à l'attention des exploitants/conducteurs
 - Communiqué via circulaire aux exploitants
 - Publié sur le site web
- Document informant sur les changements dans les équipements
 - Publié sur le site web de la SNCA

Sensibilisation & Répression

- **Phase de sensibilisation** des exploitants/conducteurs de la PGD/ADA
- **Phase de répression** des exploitants/conducteurs de la PGD/ADA
- **Sensibilisation continue** des usagers
 - Aux principaux centres d'affluence d'importance nationale
 - Dans les communes
 - Au près des usagers étrangers
 - Via les démultiplicateurs

Eurotest: 22 métropoles en comparaison

ADAC Taxitest 2011:
22 Städte im Vergleich

Gewichtung		Faktor			Gesamt	ADAC Urteil
		Fahrer 40%	Fahrzeug 20%	Routentreue 40%		
(E)	Barcelona	o	++	+	84,61	+
(D)	München	o	+	++	82,89	+
(D)	Köln	o	+	++	82,38	+
(I)	Mailand	-	+	++	81,34	+
(D)	Berlin	o	o	++	81,30	+
(F)	Paris	o	+	+	80,96	+
(P)	Lissabon	-	+	++	80,96	+
(A)	Salzburg	o	o	++	79,22	o
(N)	Oslo	-	+	++	79,17	o
(NL)	Rotterdam	-	+	++	78,46	o
(D)	Hamburg	-	+	+	76,99	o
(CH)	Genf	-	o	+	73,53	o
(B)	Brüssel	-	+	+	73,12	o
(HR)	Zagreb	--	-	++	72,78	o
(CH)	Zürich	-	++	+	72,72	o
(E)	Madrid	--	++	+	69,98	-
(CZ)	Prag	-	+	o	67,76	-
(A)	Wien	--	o	+	67,57	-
(NL)	Amsterdam	--	+	+	67,49	-
(L)	Luxemburg	-	+	o	67,38	-
(I)	Rom	--	o	+	65,98	-
(SI)	Ljubljana	--	-	-	53,08	--

Noten: ++ sehr gut + gut o ausreichend - mangelhaft -- sehr mangelhaft

Stand: Oktober 2011 ADAC Infogramm

En 2011, le Luxembourg a atteint la 20^{ème} place parmi 22 métropoles européennes où un Eurotest a testé la qualité des taxis avec l'avis final: INSUFFISANT



Source des données: ADAC