



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 21 janvier 2015

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 7 janvier 2015
2. 6588 Projet de loi portant
 - a) organisation du secteur des services de taxis et
 - b) modification du Code de la consommation
 - Désignation d'un rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen de l'avis du Conseil d'Etat
3. Divers

*

Présents : Mme Sylvie Andrich-Duval, M. Marc Angel (remplaçant M. Georges Engel), M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, 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, Mme Josiane Pauly, M. Félicie Weycker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. Justin Turpel

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 7 janvier 2015

Le projet de procès-verbal de la réunion du 7 janvier 2015 est approuvé.

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

Monsieur Henri Kox est nommé Rapporteur du projet de loi.

Les responsables du Ministère présentent le projet de loi, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent et au document PowerPoint annexé au présent procès-verbal.

En bref, le projet a pour objet principal de poser un nouveau cadre légal pour les services de taxis, tant au niveau des entrepreneurs que des chauffeurs de taxis, mais également en ce qui concerne les autorités compétentes pour la gestion administrative du secteur des taxis. À côté cet objet principal, le projet de loi se propose encore de réglementer l'homologation des taximètres, de doter le ministre compétent de nouveaux moyens de contrôle et de sanctions administratives, ainsi que d'accroître l'efficacité du système répressif pénal dans cette matière.

Sous le régime actuellement en vigueur, tracé notamment par la loi modifiée du 18 mars 1997 portant réglementation des services de taxis, ce sont les autorités communales qui règlent par règlement communal, chacune pour leur territoire, le nombre maximal des taxis à y avoir un emplacement, l'autorisation à conférer à des personnes physiques ou morales pour effectuer des services de taxis, le retrait de ces autorisations ainsi que le contrôle des services de taxis. Les communes ayant délivré des autorisations de taxis ont l'obligation de créer sur la voie publique de leurs communes des emplacements réservés aux taxis où ceux-ci peuvent se tenir à la disposition de la clientèle. Seuls les taxis couverts par une autorisation communale ont le droit d'accéder aux emplacements de leur commune d'attache. Les emplacements pour taxis sont régis par le principe dit de la « tête de file », qui oblige le client à prendre le premier véhicule de la file. Les taxis couverts par une autorisation communale peuvent, sur le territoire de leur commune d'attache ainsi que sur les territoires des communes n'ayant pas émis d'autorisations de taxis, charger en route des clients qui leur font signe à cet effet, sauf dans un rayon de moins de 50 mètres autour d'un emplacement de taxis. Le lieu de déchargement des clients est toujours libre. Tout taxi, quel que soit son point d'attache, peut, sur tout le territoire national, honorer des commandes lui parvenant par téléphone, par écrit ou par voie électronique.

Actuellement, le service des taxis est donc essentiellement un service communal s'inscrivant dans le cadre tracé par la loi. L'initiative d'introduire un service de taxis revient aux autorités communales, l'État ne pouvant se substituer à celles-ci que si l'intérêt national l'exige et qu'elles se trouvent en défaut de réglementer. Il faut cependant noter que la prestation de services de taxis est une activité relevant du droit d'établissement et nécessite en outre une autorisation d'établissement à délivrer par le ministre ayant les Classes moyennes dans ses attributions, conformément à la loi modifiée du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales.

Le régime actuellement en place est difficile à gérer et à contrôler ; il est source de nombreux problèmes, parmi lesquels l'irruption de taxis illégaux. Le nouveau régime des taxis, tel qu'il est conçu par le projet de loi sous rubrique, aspire à améliorer l'organisation du marché des services de taxis et à mieux appréhender les besoins de la clientèle d'un point de vue de l'étendue des services et de l'attractivité des prix, tout en maintenant la qualité des prestations à un niveau élevé.

À cet effet, le projet de loi prévoit que la compétence communale en matière d'autorisations de services de taxis disparaîtra et sera remplacée par une compétence étatique dévolue au ministre ayant les Transports dans ses attributions. Le découpage du territoire national en

communes sera remplacé par un nouveau découpage en 13 zones géographiques au maximum, à fixer par règlement grand-ducal. Les nouvelles autorisations de services de taxis, appelées désormais « licence d'exploitation de taxi » seront valables pour une seule zone et pour un seul taxi. Leur nombre sera fixé pour chaque zone par règlement grand-ducal.

Les dispositions réglementaires fixant actuellement un plafond aux prix des courses seront abrogées, de manière à laisser les prix libres, ceux-ci pouvant faire l'objet d'une négociation entre parties. En outre, chaque conducteur de taxi doit encore être titulaire d'une carte de conducteur de taxi à délivrer également par le ministre.

Le projet de loi prévoit des critères et une procédure pour l'attribution des nouvelles licences d'exploitation de taxi et pour les cartes de conducteur de taxi. Les demandes en obtention d'une licence d'exploitation de taxi qui ne pourront être satisfaites en raison de l'épuisement des quotas zonaux de licences, seront inscrites sur une liste d'attente tenue par le ministre, laquelle déterminera le rang des candidats pour l'octroi des licences devenant libres ou qui seraient créées par la suite.

Le projet de loi prévoit encore une série de sanctions administratives à infliger par le ministre et pouvant conduire jusqu'au retrait respectivement de la licence d'exploitation de taxi ou de la carte de conducteur de taxi. Il prévoit en plus l'introduction d'un nouveau catalogue d'avertissements taxés et fixe de manière plus précise les compétences en cette matière de la Police grand-ducale et tout en étendant ces compétences à l'Administration des douanes et accises.

Le projet de loi entend également créer la base légale pour différentes taxes en relation notamment avec les actes administratifs se rapportant aux licences d'exploitation de taxi et aux cartes de conducteur de taxi. Il se propose de même de créer une base légale adéquate en vue du traitement des données à caractère personnel des titulaires des licences d'exploitation de taxi et des cartes de conducteur de taxi ainsi que de fixer de nouvelles règles pour l'homologation et le contrôle des taximètres.

En marge de la présentation du Ministère, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- le projet prévoit un mécanisme de réclamation en relation avec les services de taxi. Ces réclamations devront être adressées à la Communauté des Transports. Cette dernière sera chargée de gérer ces réclamations et d'en informer le ministre ayant les Transports dans ses attributions ;
- de l'avis d'un membre de la commission parlementaire, l'interdiction de prendre en charge des clients sur le territoire d'une zone autre que celle pour laquelle la licence d'exploitation de taxi est valable, devrait être abolie, afin d'éviter les courses à vide et de préserver une certaine dimension écologique ;
- le projet de loi prévoit qu'en vue de l'obtention d'une licence d'exploitation, la personne intéressée doit notamment satisfaire à des exigences d'honorabilité. L'honorabilité de l'exploitant de taxi s'apprécie sur base de ses antécédents judiciaires. Les exigences en matière d'honorabilité 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. Un membre de la Commission remarque que, sur le terrain, certains exploitants imposent des conditions de travail déplorable à leurs chauffeurs et que, partant, la validité de la licence d'exploitation devrait être couplée avec un meilleur respect du droit du travail. Les

responsables du Ministère donnent à considérer que l'Inspection du travail et des mines est responsable d'effectuer des contrôles réguliers visant à vérifier le respect des conventions collectives au niveau des conditions de travail ;

- le métier de chauffeur de taxi est un métier dit « secondaire », le chauffeur de taxi n'étant pas considéré comme un chauffeur professionnel au même titre que, par exemple, le chauffeur d'autobus ;
- à l'instar de l'exploitant de taxi, le chauffeur de taxi doit également satisfaire à des exigences d'honorabilité. Ainsi, le projet de loi prévoit que l'honorabilité du conducteur de taxi s'apprécie sur base de ses antécédents judiciaires et que 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. 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 ;
- le projet prévoit que tout conducteur de taxi doit participer à une séance d'information organisée par le Ministère, séance d'information dont la participation est ensuite validée par un certificat. Cette séance d'information porte sur la législation portant organisation du secteur des services de taxis, sur l'accueil du client ainsi que sur la gestion de conflits. À la demande de plusieurs membres de la Commission, cette séance d'information pourrait, le cas échéant, également comporter un volet social, afin d'aviser les chauffeurs de taxis de leurs droits au regard de la convention collective ;
- le projet de loi introduit le principe de liberté tarifaire pour les services de taxis ; des tarifs forfaitaires pourront être convenus d'avance entre le conducteur de taxi et son client. Les tarifs devront être affichés à l'extérieur et à l'intérieur du taxi. Le projet de loi introduit également l'utilisation obligatoire du taximètre et ceci même si un tarif forfaitaire a été convenu. L'utilisation obligatoire du taximètre est nécessaire afin de permettre aux exploitants de calculer le salaire de leurs chauffeurs qui est, d'après la convention collective, régi par le kilométrage effectué par les chauffeurs ;
- de l'avis de plusieurs intervenants, le service de taxis devrait être réorganisé en gardant à l'esprit l'intérêt du client. Il est notamment fait état de la difficulté de heler un taxi dans la rue. Afin de faciliter la recherche d'un taxi, il devrait notamment être recouru à l'installation de panneaux lumineux indiquant de manière claire et sans équivoque si le taxi est libre ou s'il ne l'est pas ;
- un membre de la commission parlementaire déplore l'absence d'une culture du taxi au Luxembourg. Il estime d'ailleurs qu'une nouvelle loi ne suffira aucunement à créer une telle culture. Dans ce contexte, il se demande notamment si, à l'image d'autres grandes villes, il ne serait pas opportun d'imposer une couleur unique pour tous les taxis du pays, ce qui permettrait, d'une part, une meilleure visibilité et, d'autre part, la mise en place d'une certaine identité. De l'avis des représentants du Ministère, cette proposition serait difficile à mettre en œuvre dans la pratique, une couleur vive rendant les véhicules moins attractifs à la revente et, par la même, engendrant vraisemblablement une augmentation du tarif des courses ;
- le taxi ne peut pas être considéré comme un moyen de transport public, étant donné que le secteur n'est pas subventionné et qu'il n'a aucune obligation de service public, mais comme une alternative au transport public.

*

La présentation du document PowerPoint sera poursuivie, à partir de la page 19, au cours d'une prochaine réunion.

Dans un second temps, il sera procédé à l'examen des articles du projet.

3. **Divers**

Il est porté à la connaissance des membres de la Commission que la lettre d'amendements au projet de loi n°6530 concernant la gestion du domaine public fluvial est tenue en suspens, car un point reste encore à clarifier.

L'invitation à la soirée parlementaire concernant la navigation mosellane du 3 mars 2015 dans la représentation de la Rhénanie Palatinat à Berlin sera soumise à l'approbation des membres du Bureau de la Chambre des Députés.

Luxembourg, le 27 janvier 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

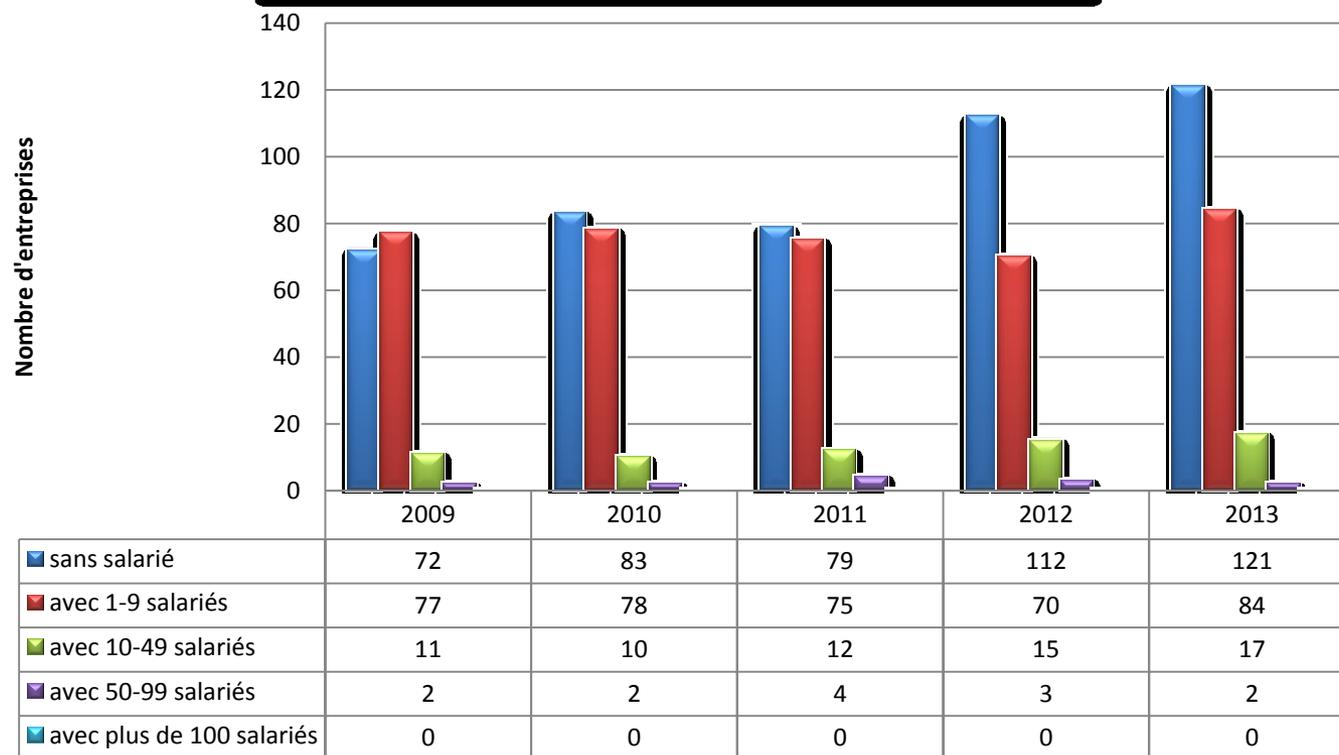
13. Nouvelles propositions du Ministre (2)

- 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)

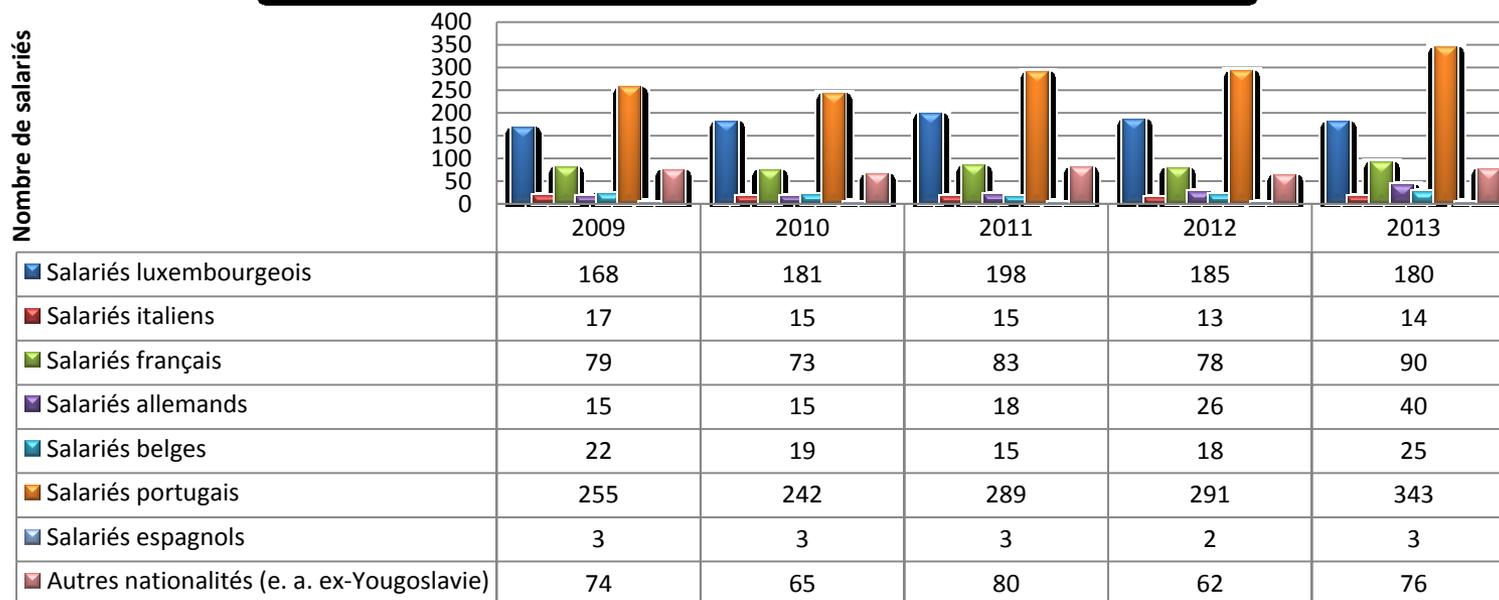


Augmentation de 38,27% du nombre total d'entreprises de taxis entre 2009 et 2013.

Source des données: Chambre des Métiers

Annexe: Les chiffres clés (2/4)

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



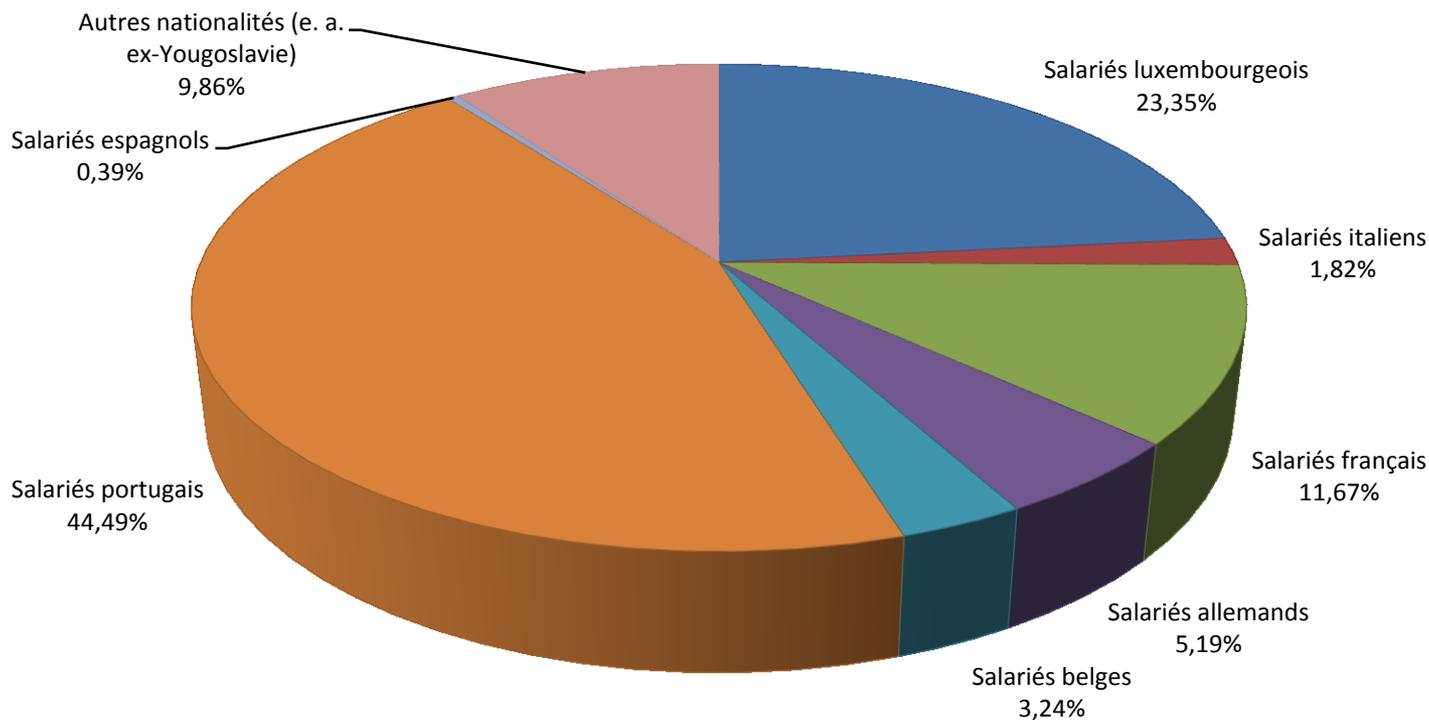
Source des données: Chambre des Métiers

- 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)

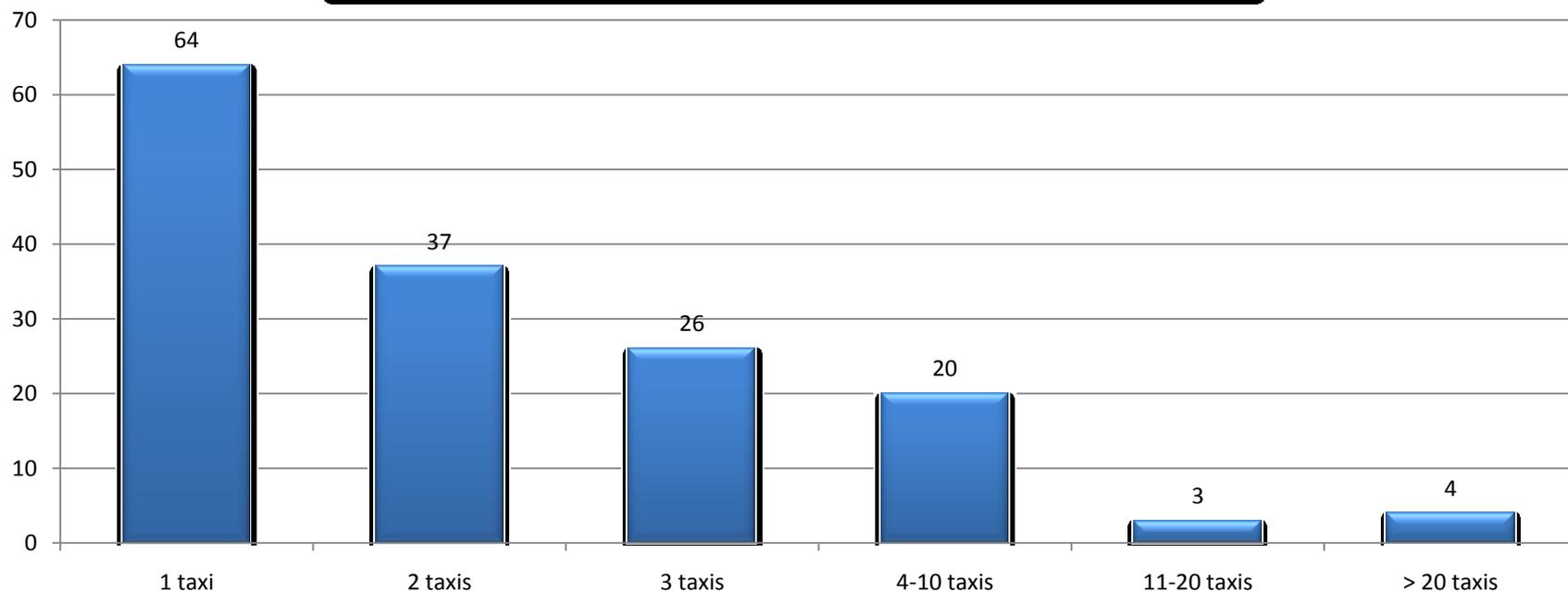


La majorité des salariés possède la nationalité portugaise.

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