

NOUVELLE-CALEDONIE

----

Conseil Economique et Social

----

Nouméa, le 03 Mai 2002

**AVIS N°13/2002**  
**RELATIF AU PROJET DE DELIBERATION COMPLETANT**  
**LA DELIBERATION N°130/CP DU 20 FEVRIER 1997 REGLEMENTANT**  
**LES PRIX DES TRANSPORTS EFFECTUES PAR LES TAXIS**

*(Saisine du Président du Gouvernement de la Nouvelle-Calédonie)*



Le Conseil Economique et Social de la Nouvelle-Calédonie, conformément à l'article 155 de la loi organique n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie,

Vu la délibération n° 03/CP du 05 novembre 1999 portant organisation et fonctionnement du Conseil Economique et Social de la Nouvelle-Calédonie,

Vu la délibération n° 1-CES/2000 du 07 mars 2000 portant Règlement Intérieur du Conseil Economique et Social,

Vu la saisine en date du 05 avril 2002 du Président du Gouvernement de la Nouvelle-Calédonie relative au *projet de délibération complétant la délibération n°130/CP du 20 février 2002 réglementant les prix des transports effectués par les taxis,*

Vu l'avis du Bureau en date du 30 Avril 2002,

a adopté lors de la Séance Plénière en date du 03 Mai 2002, les dispositions dont la teneur suit :

## **I. PREAMBULE**

### ***1.1 Objet de la saisine***

La présente délibération a pour objet d'instituer une nouvelle prestation au tarif forfaitaire prévu par l'article 1<sup>er</sup> de la délibération du 20 février 1997, dont le prix est réglementé :

«- majoration pour le transport simultané de plus de quatre passagers.»

Ce projet répond à une demande forte des conducteurs-exploitants de taxis, dont les motifs suivent.

### ***1.2 Motifs de la saisine***

En effet, il existe en Nouvelle-Calédonie des véhicules-taxis de quatre places «passager » et d'autres pouvant transporter jusqu'à six personnes en sus du conducteur. Lors de la commande, le client doit préciser combien de personnes sont prévues pour la course. En fonction de cet élément et des disponibilités, le véhicule correspondant est envoyé pour prendre en charge les clients. Dans le cas où il n'y a pas plus de quatre passagers, aucun problème ne se présente, en revanche, il en survient un lorsque cinq ou six passagers sont annoncés, et, que la distance qu'ils souhaitent parcourir n'est pas précisée.

Si un véhicule pouvant contenir six ou sept passagers est disponible, il est envoyé. Or un tel véhicule plus spacieux et plus cher à l'investissement ne se trouve qu'en nombre restreint au sein du parc des taxis néo-calédoniens, il est donc moins facilement ou rapidement disponible. Par suite, s'il doit faire plusieurs kilomètres pour venir à vide effectuer sa prise en charge, et ensuite n'effectuer une course que de 500 ou 1.000 m, le tarif minimum s'appliquant, soit 640 CFP HT (Prise en charge : 260 + course minimum : 380), la course n'est pas rentabilisée. En conséquence, il est souvent proposé à la clientèle de faire venir deux taxis de quatre places «passager », ces derniers étant plus nombreux et davantage disponibles, l'attente des clients s'en trouve réduite.

Cependant, faire venir deux taxis coûte plus cher soit  $640 \times 2 = 1.280$  CFP HT pour les cinq ou six personnes dans deux véhicules au lieu de 640 CFP HT pour l'ensemble de ces personnes dans un seul véhicule. Consécutivement, les clients refusent bien souvent cette première option trop onéreuse.

Ainsi, une revalorisation de la course effectuée par un véhicule transportant plus de quatre personnes est sollicitée par les professionnels eux-mêmes. Il est à noter que le montant de la revalorisation demandée, si elle est acceptée dans son principe par le Congrès, sera fixé par le Gouvernement de la Nouvelle-Calédonie. La demande de l'Association des radio-taxis de Nouméa est de 385 CFP HT. En outre, si le Gouvernement suit le barème proposé par les professionnels, il restera opportun pour les clients intéressés de solliciter un seul véhicule puisque le prix total de la course ne sera que de :  $640 + 385 = 1.025$  CFP HT tandis qu'avec deux véhicules il serait de  $640 \times 2 = 1.280$  CFP HT.

## **II. OBSERVATIONS**

**Le Conseil Economique et Social a auditionné** les représentants du Gouvernement de la Nouvelle-Calédonie, celui du syndicat des radio-taxis de Nouméa ainsi que celle de l'Union Fédérale des Consommateurs, concernés par ce projet de délibération. Il est à noter que sur les 84 licences de taxis accordées en Nouvelle-Calédonie, 65 l'ont été par la Mairie de Nouméa, et l'Association des radio-taxis de Nouméa en représente 64. Ainsi, cette association est, à elle seule, représentative de 75% de la profession.

**Le Conseil Economique et Social indique** que la notion de «passager » est floue. Il semble en effet, que ce soient les assurances qui déterminent si un enfant est ou non un passager au lieu et place du législateur. Cette situation entraîne parfois des incompréhensions et altercations avec les clients. En outre, il existe une grande disparité dans les pratiques de certains taxis par rapport aux autres, en fonction de leur propre assurance et des exigences qu'elle édicte. Ainsi, un enfant de moins de 10 ans peut être considéré comme un passager adulte, comme un demi-passager ou même ne pas être pris en compte en tant que passager.

**Le Conseil Economique et Social remarque** aussi qu'il n'est pas obligatoire pour un taxi de prévoir des sièges bébés pour ces derniers, et que, par voie de conséquence, il peut être tenu dans les bras. Toutefois, le chauffeur de taxi peut refuser de prendre en charge une telle situation au regard de son régime d'assurance particulier.

**Le Conseil Economique et Social ajoute** que la mesure envisagée ne résoudra pas les problèmes que pose la concurrence avec les véhicules de location avec chauffeur (V.L.C.) et les transports routiers de personnes (T.R.P.). Pour mémoire, un V.L.C. à vocation à répondre à une course commandée à l'avance, et n'a pas le droit de faire du ramassage ou du racolage sur la voie publique ; un T.R.P. devrait, très prochainement selon l'évolution de la réglementation, ne concerner que les véhicules de plus de 9 places assises ; et les taxis ont pour objectif de répondre « instantanément » à une commande de course ou à une demande d'un client se trouvant sur le bord de la chaussée.

**Le Conseil Economique et Social souligne** enfin que le « gentlemen agreement » établi entre les taxis de Nouvelle-Calédonie, qui prévoit qu'une personne située dans une commune donnée ne peut être prise en charge que par un taxi de cette même commune, n'est pas toujours respecté du fait de l'absence de contrôle et de sanction par les pouvoirs publics, alors que ce sont les communes elles-mêmes qui attribuent une licence d'exploitation pour chaque taxi exerçant sur son propre territoire.

## **IV. CONCLUSION**

**Le Conseil Economique et Social approuve** le présent projet de délibération sous réserve des observations ci-dessus exprimées.

**LA SECRETAIRE DE SEANCE**

**LE PRESIDENT**

**Hélène BURANI**

**Bernard PAUL**



Les présents Rapport et Projet d'avis ont été adoptés par la Commission du Développement Economique, de la Fiscalité et du Budget lors de la réunion du vendredi 26 avril 2002 par 9 voix « pour » dont 1 procuration.

**Etaient présents :**

Madame WABEALO Lydie  
Messieurs CHAUTARD Edouard  
CROIZARD Patrick  
DESOUCHES Jean-Yves  
SAUSSAY Jean,  
THEMEREAU Alain,  
TISSANDIER Yves,  
URENE Guy

**Etaient absents excusés :**

Monsieur DESCOMBELS Alain  
Monsieur TISIOT Jean, procuration à Monsieur TISSANDIER