



**AVIS n°11/2023**  
**du 07 juillet 2023 concernant l'avant-projet**  
**de loi du pays relative au transport routier**  
**de personnes, accompagné de son projet**  
**de délibération d'application**

**Présenté par la CEAI<sup>1</sup> :**

**La présidente :**

Madame Christine POELLABAUER

**Le rapporteur :**

Monsieur Christian ROCHE

**Dossier suivi par :**

Madame Jade RETALI, chargée d'études, madame Laetitia MORVILLE secrétaire au bureau des études, et madame Mariette GOYE, aide-documentaliste.

---

<sup>1</sup> CEAI : commission de l'environnement, de l'aménagement, et des infrastructures.

Conformément aux textes régissant le conseil économique social et environnemental de la Nouvelle-Calédonie, ce dernier a été saisi par lettre en date du 07 juin 2023 par le président du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie, d'un avant-projet de loi du pays relative au transport routier de personnes, accompagné de son projet de délibération d'application, selon la procédure normale.

La commission de l'environnement, de l'aménagement et des infrastructures, en charge du dossier, a auditionné les représentantes et représentants du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie, les services, les actrices et acteurs concernés par ce sujet (cf. document annexe).

L'ensemble des contributions a apporté un précieux concours aux travaux de la commission dont les conclusions vous sont présentées dans l'avis ci-après.

## Avis n° 11/2023

### I – PRÉSENTATION DE LA SAISINE

En vertu de la compétence de la Nouvelle-Calédonie en matière de sécurité routière et de transports routiers, le présent texte propose une refonte de réglementations obsolètes, datant du 25 janvier 1995, et les abroge en son **article 17**:

- délibération n° 540 relative à la réglementation des transports routiers de personnes ;
- délibération n° 542 relative aux conditions d'exploitation des véhicules de location avec chauffeurs ;
- délibération n° 543 relative à l'exploitation des taxis.

A l'heure actuelle, le transport routier de personnes (TRP) est séparé en deux catégories distinctes: les TRP, bien plus nombreux (401) car ayant une capacité libre en termes de passagers, et les véhicules de location avec chauffeur (91), dits VLC, qui sont limités à 9 passagers. Les chauffeurs des premiers sont soumis à une formation de 5 jours, contrairement aux seconds qui n'en ont que 2, alors qu'ils exercent la même profession dans les faits. De même, les VLC sont soumis à une autorisation de la commission territoriale des TRP (CTRP), contrairement aux TRP. Enfin, les VLC ne peuvent pas prendre de client depuis une commune retour, ni stationner ou attendre un usager, créant de ce fait une discrimination entre les différents opérateurs. Ce texte ne concerne pas les services publics de TRP ni les transports sanitaires terrestres.

L'avant-projet de loi du pays permettrait donc d'harmoniser les dispositions relatives à ces deux professions et d'en clarifier le cadre. Ses objectifs principaux sont de cartographier et suivre les entreprises grâce à l'inscription obligatoire au registre des TRP, de professionnaliser et de recenser les conducteurs.

Dès lors, pour exercer l'activité de transport routier de personnes, tout conducteur devrait disposer d'une autorisation du gouvernement, donnant lieu à l'inscription au registre, et à la délivrance d'une vignette ainsi que d'une carte TRP (**article 1**).

L'autorisation est soumise à une domiciliation en Nouvelle-Calédonie, à l'immatriculation d'au moins un véhicule en Nouvelle-Calédonie, et à certaines exigences professionnelles telles que fournir un extrait du casier judiciaire, formation ou expérience de 3 ans, assurance, contrôle technique... (**article 2**). Si ces conditions ne sont plus remplies ou que le conducteur cesse son activité, il a 2 mois pour le déclarer au service compétent et restituer sa carte d'inscription au registre (**article 3**).

Certaines conditions encadrent les TRP, telles que l'interdiction d'accepter des clients qui les auraient hélé sans réservation préalable dans les communes pourvues de taxis ainsi que d'utiliser un compteur horokilométrique, l'obligation d'un prix forfaitaire et fixé à l'avance avec le client et d'un contrat (**article 4**).

Les **articles 5 à 7** encadrent la délivrance de la carte professionnelle obligatoire, renouvelée tous les 5 ans et valant inscription au registre, à condition d'être titulaire du permis idoine, de ne pas avoir fait l'objet de condamnation mentionnée au bulletin n°2 du casier judiciaire, et d'être reconnu physiquement apte par un médecin agréé.

Les **articles 8 à 11** sont relatifs à l'exercice de la profession de conducteur de taxi, soumis à une obligation de détention d'un certificat délivré par le gouvernement, à condition d'être déclaré physiquement apte par un médecin agréé et de disposer d'une autorisation de stationnement (ADS) sur la voie publique délivrée par le maire. Ces conditions doivent être vérifiées chaque année. Le tarif des taxis est fixé par arrêté.

L'**article 12** détermine les sanctions administratives encourues en cas de manquement, allant jusqu'à 5 000 000 F.CFP pour une personne physique et jusqu'à 20 000 000 F. CFP pour une personne morale.

Enfin, les entreprises disposent d'un délai de 12 mois à partir de la promulgation de la loi pour s'y conformer (**article 13**), de même que les conducteurs pour obtenir leur carte professionnelle (**article 14**). Les certificats délivrés aux taxis demeurent valides jusqu'à leur terme (**article 15**).

S'agissant du projet de délibération d'application, l'**article 1<sup>er</sup>** détermine les véhicules pouvant être utilisés ainsi que diverses obligations : visites techniques périodiques, vignette TRP, équipements techniques tels que trousse de premiers secours ou signalétique transport d'enfant par exemple, équipements spécifiques aux taxis (en sus des précédents). L'**article 2** dispose que tout véhicule doit circuler portes fermées, avec les feux de croisement allumés de jour ainsi que le signal de détresse à l'arrêt et lors des montées ou descentes des clients. L'**article 3** prévoit des sanctions administratives en cas d'infraction à cette réglementation. L'**article 5** abroge la CTRP.

Tel est l'objet de la présente saisine soumise à l'avis du conseil économique, social et environnemental selon la **procédure normale**.

## II – OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS

### Propos liminaire

L'institution salue ce travail de toilettage et d'harmonisation des textes. Elle estime que la suppression de la distinction entre VLC et TRP assurera une concurrence plus juste. De même, la fin de la CTRP leur semble de nature à simplifier les démarches, en réduisant les délais (actuellement de 4 à 6 mois), tel que le CESE-NC le souhaitait en 2018<sup>2</sup> dans son autosaisine concernant la simplification administrative (pour les professionnels). Pour rappel, l'institution recommandait justement de *“toiletter les textes au fur et à mesure dans une optique de simplification, notamment les aspects obsolètes et les points de blocage identifiés par les professionnels.”* (recommandation n°31).

Cependant, les chambres consulaires s'inquiètent de l'absence de dissociation entre les professions de TRP et VLC. Les membres souhaitent le maintien de la distinction entre les métiers concernés par cette loi, les codes NAF et NAFA étant différents, tout comme leurs réalités économiques (taille des entreprises, suivi, etc.). Ainsi, les TRP relèvent de la CCI alors que les VLC et taxis dépendent principalement de la CMA, dont les offres consulaires d'accompagnement sont adaptées à leurs spécificités.

En outre, la multiplicité des textes apparaissant encore dans les visas du projet de délibération tend à montrer qu'un code des transports regroupant l'ensemble de la réglementation serait appréciable, ou a minima un recueil rassemblant les aspects techniques (équipements, contrôles, visites...). A l'heure actuelle, il peut être difficile pour un entrepreneur démarrant son affaire de trouver l'ensemble des obligations encadrant son activité.

Concernant la méthode, les membres notent que les services du gouvernement ont procédé à une large consultation des acteurs en amont, étape trop souvent oubliée et systématiquement préconisée par le CESE-NC.

S'agissant du délai d'application de cette réforme, d'un an à partir de son entrée en vigueur, il paraît suffisant à l'institution, d'autant que des dispositions transitoires permettent au public concerné de se mettre en conformité.

Sur la forme toutefois, les conseillers signalent à nouveau qu'il serait nécessaire, pour leur bonne compréhension ainsi que celle des personnes entendues, de disposer des projets d'arrêtés relatifs aux textes examinés. En effet, il serait par exemple utile que toutes les formalités prévues par les textes soient accessibles en ligne, notamment concernant la déclaration annuelle préalable qui doit être faite pour l'année N+1 (actuellement faite uniquement sur papier.) Cela permettrait à l'entrepreneur de se mettre à jour de ses obligations plus facilement.

---

<sup>2</sup> Voie n°02/2018 du 28 septembre 2018 “autosaisine relative à la simplification administrative”

Dans ce contexte, l'arrêté est d'autant plus important qu'il fixera notamment la procédure et les formalités à accomplir (administratives et techniques). De même, le contrat mentionné à l'article 4 de la loi du pays devant être toujours à bord, il doit pouvoir être dématérialisé.

**Recommandation n°01: s'assurer que toutes les formalités prévues par les textes soient accessibles en ligne et que les documents puissent être dématérialisés.**

Enfin, ils réitèrent l'attachement de l'assemblée à la sécurité routière, qui a rendu récemment un vœu sur le sujet<sup>3</sup>, et se félicitent à ce titre d'un encadrement clair et suffisant des TRP. De ce point de vue, la décision prise par le législateur d'exclure les pick-ups du champ d'application de cette réforme, est une avancée (article 1<sup>er</sup> du projet de délibération).

Néanmoins, la fiche d'impact mentionne "*l'interdiction posée par l'article 1<sup>er</sup> du projet de réforme d'utiliser un véhicule de type camionnette pour assurer une activité de TRP*", de même que le tableau de concordance, mais cette interdiction ne se retrouve pas dans le texte.

**Recommandation n°02: clarifier si l'interdiction porte uniquement sur les pick-ups, ou également sur les camionnettes.**

Afin de professionnaliser le secteur et de sécuriser les personnes ainsi que les biens, la commission suggère que les professionnels s'équipent d'un dispositif de traçage et de géolocalisation de leur véhicule<sup>4</sup>.

### **Sur le chapitre 3: Conditions d'exercice de la profession de conducteur de taxi**

Les conseillers remarquent des différences entre les taxis et les TRP. Pourtant, les professions étant proches (transport de personnes), il semblerait logique que les conditions d'exercice soient les mêmes, sans préjuger de la compétence des maires en matière de pouvoir de police.

En effet, ceux-ci délivrent une autorisation de stationnement aux taxis en application de l'article L. 131-5 du code des communes de la Nouvelle-Calédonie: "*Le maire peut, moyennant le paiement de droits fixés par un tarif dûment établi, donner des permis de stationnement ou de dépôt temporaire sur la voie publique, et autres lieux publics, sous réserve qu'il ait été reconnu que leur délivrance peut avoir lieu sans gêner la voie publique, la circulation et la liberté du commerce.*"

Cela n'empêcherait donc en rien l'harmonisation des conditions d'exercice des professions de conducteurs de taxis et de TRP par la Nouvelle-Calédonie, compétente en la matière, dès lors que le maire continue de délivrer cette autorisation.

De plus, la mairie de Nouméa est actuellement en train de revoir sa réglementation sur cette question, encadrée par l'arrêté n°2006/1909 du 6 juin 2006 portant réglementation relative au stationnement et à la circulation des taxis de la ville de Nouméa et portant création d'une commission communale des taxis.

<sup>3</sup> Vœu n°01/2022 du 04 novembre 2022 "Autosaisine relative à la sécurité routière"

<sup>4</sup> Observations écrites de la CCI

Il lui paraîtrait donc opportun d'étendre les dispositions prévues dans l'avant-projet de loi du pays à la profession de taxi afin d'harmoniser les règles à l'ensemble de l'activité de transport de personnes à titre onéreux. Cela augmenterait d'autant le vivier de chauffeurs de taxi, à condition pour eux d'obtenir ensuite l'ADS dans leur commune.

**Recommandation n°03: prévoir dans ce texte les mêmes obligations pour les taxis et les TRP (formation, visite médicale, etc.).**

Par ailleurs, une revendication sur la revalorisation des tarifs des taxis, qui date de plus de dix ans, s'est faite jour et, bien qu'il s'agisse d'un texte différent, il eût semblé pertinent à la commission de profiter de cette refonte pour ouvrir le débat. Il serait par exemple intéressant de repenser l'encadrement de ces prix en mettant en place une indexation à partir des indices définis par l'ISEE (carburant, pièces automobiles...).

### **Sur le projet de délibération**

L'article 1<sup>er</sup>, alinéa 9, dispose que les véhicules concernés doivent "comporter une trousse de premier secours dont l'emplacement est visible ou signalé pour les voyageurs et d'un accès facile". Le CESE-NC rappelle l'adoption récente de la délibération n° 307 du 4 mai 2023 relatives aux boîtes de premiers secours, ainsi que l'avis du CESE-NC à ce sujet<sup>5</sup>. Elle se demande si, dans ce contexte, il ne serait pas pertinent de renvoyer à cette nouvelle réglementation, ainsi qu'à l'arrêté n°2023-1365/GNC du 14 juin 2023 fixant les caractéristiques, le contenu et les modalités de contrôle des boîtes et trousse de premiers secours en entreprise.

**Recommandation n°04: A l'article 1<sup>er</sup> du projet de délibération, alinéa 9, faire référence à la réglementation relative aux boîtes de premiers secours.**

## **IV –CONCLUSION DE L'AVIS N°11/2023**

Le CESE-NC rappelle ses recommandations :

**Recommandation n°01 : S'assurer que toutes les formalités prévues par les textes soient accessibles en ligne et que les documents puissent être dématérialisés.**

**Recommandation n°02: Clarifier si l'interdiction porte uniquement sur les pick-ups, ou également sur les camionnettes.**

**Recommandation n°03: Prévoir dans ce texte les mêmes obligations pour les taxis et les TRP (formation, visite médicale, etc.).**

**Recommandation n°04: A l'article 1er du projet de délibération, alinéa 9, faire référence à la réglementation relative aux boîtes de premiers secours.**

<sup>5</sup> Voir à ce sujet l'avis n°30/2022 du 18 novembre 2022 concernant le projet de délibération relatif aux boîtes de premiers secours en entreprise

Suite aux observations de la commission et aux débats menés en séance plénière, le CESE-NC émet un **favorable** à **l'unanimité** sur l'avant-projet de loi du pays relative au transport routier de personnes, accompagné de son projet de délibération d'application.

L'avis a été adopté à l'unanimité des membres présents et représentés par **29 voix** « pour », **0** voix « contre » et **0** « abstention ».

**LE SECRÉTAIRE**



**Gaston POIROI**

**LA 1<sup>ère</sup> VICE-PRÉSIDENTE**



**Rozanna ROY**

# Annexe : RAPPORT N°11/2023

- *Nombre de réunions en commission : 3*
- *Adoption en commission : 04/07/2023*
- *Adoption en bureau: 05/07/2023*

## Invités auditionnés (14) :

- **Monsieur David GINOCCHI**, directeur adjoint DAJ NC;
- **Madame Sabrina ARGIRIOU**, cheffe du service de la sécurité routière de la DITTT NC;
- **Monsieur Patrick LEVENCHAUD**, chef de bureau au service de la sécurité routière de la DITTT NC;
- **Mesdames Valérie PUJALTE-DEUVE** et **Déborah POEDI**, chargées de mission cellule juridique de la DITTT NC ;
- **Madame Elizabeth RIVIÈRE**, présidente de la CMA NC, accompagnée de **madame Armelle ANGELINI**, responsable du service études et projets;
- **Madame Lorna BLUKER**, présidente de l'association des radios taxis de DUMBÉA, accompagnée de **madame Jeannette ATAPO**, trésorière;
- **Monsieur Frédéric KATJAWAN**, responsable logistique MOBIL NC;
- **Monsieur Mad THIAM**, gérant de la société UNITRANS NC;
- **Madame Cécile NATRAL**, représentante de la société TCN SARL;
- **Monsieur Edouard MERCIER**, responsable des opérations, accompagné de **madame Aurélie MARTIN**, responsable QHSE de la société de transport Nord Sud dynamitage-sofiter.

## Observations par écrit (4) :

- CMA-NC;
- CCI-NC;
- Mairie de Nouméa;
- MEDEF-NC.

## Invités n'ayant pu participer ou envoyer des observations par écrit (4):

- CPME;
- CIPAC;
- Association des taxis de Nouméa;
- Taxis du Mont-Dore.



## **Au titre de la commission du CESE :**

**Ont participé aux travaux : Mesdames Christine POELLABAUER et Rozanna ROY, Messieurs Jacques ADJOUHGNOPE, Jean-Louis D'ANGLEBERMES, Daniel ESTIEUX, Robert LAKALAKA, Jacques LOQUET, Christian ROCHE, Jonas TEIN et Marc ZEISEL;**

**Étaient présents et représentés lors du vote : Mesdames Christine POELLABAUER et Rozanna ROY; messieurs Jacques ADJOUHGNOPE, Pierre BOIGUIVIE, Jean-Louis D'ANGLEBERMES, Daniel ESTIEUX (procuration à monsieur ADJOUHGNOPE), Robert LAKALAKA, Jacques LOQUET et Marc ZEISEL;**

**Était absent lors du vote : messieurs Christian ROCHE et Jonas TEIN.**