NB 2079

REPUBLIQUE DU SENEGAL

Projet de loi abrogeant et remplaçant les lois n° 66-41 du 27 mai 1966 et 86-42 du 11 août 1986 relatives à l'exploitation et à la conduite de véhicules qualifiés de taxis et la conduite des véhicules affectés au transport public urbain de voyageurs.-

E X P O S E DES MOTIFS

L'article 3 de la loi n° 66-41 du 27 mai 1966, fixe les conditions de retrait de plein droit et sans préavis de l'autorisation administrative (appelée licence) d'exploiter un taxi. Parmi ces conditions, la cessation d'activité prolongée pendant un minimum de six mois consécutifs.

Ce délai est devenu très court, au regard des difficultés avec lesquelles l'exploitant peut être confronté.

Il convient par conséquent de le porter à douze mois, pour amoindrir le risque de sanction auquel s'expose l'exploitant, du fait de l'immobilisation prolongée du taxi.

Par ailleurs, l'article 4 de la même loi rend obligatoire le versement d'une indemnité, par le tiers-acquéreur de l'autorisation d'exploiter un taxi; au précédent titulaire ou à ses héritiers.

Cette obligation a donné lieu à des pratiques spéculatives excessives qui constituent, notamment, un facteur limitant quant à la connaissance du parc réel de taxis et donc à la planification opérationnelle des transports urbains.

Il est par conséquent souhaitable d'y mettre un terme, en supprimant ladite indemnité.

Enfin, dans le cadre de l'harmonisation et de la simplification des textes régissant l'exploitation des taxis et la conduite des véhicules affectés au transport public urbain de voyageurs, il apparaît nécessaire de fondre la loi n° 66-41 du 27 mai 1966... et la loi n° 86-42 du 11 août 1986 qui la modifie, en un texte unique./-

18 2079

REPUBLIQUE DU SENEGAL

ASSEMBLEE NATIONALE

VIII^e LEGISLATURE

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE L'ANNEE 1994

RAPPORT FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DES TRAVAUX PUBLICS,
DE L'HABITAT, DES TRANSPORTS, DU TOURISME ET DE L'ENVIRONNEMENT

S U R

LE PROJET DE LOI N° 25/94 ABROGEANT ET REMPLAÇANT LES LOIS
N° 66-41 DU 27 MAI 1966 ET N° 86-42 DU 11 AOUT 1986 RELATIVES
A L'EXPLOITATION ET A LA CONDUITE DE VEHICULES QUALIFIES DE
TAXIS.

P A R
MONSIEUR MBABA GUISSÉ
RAPPORTEUR

Monsieur le Président,
Messieurs les Ministres,
Mes chers Collègues

La Commission des Travaux publics, de l'Habitat, des Transports, du Tourisme et de l'Environnement s'est réunie le mardi 10 mai 1994 à 16 h 30 sous la présidence de notre collègue Sanghé MBALLO, Président de ladite Commission, à l'effet d'examiner le projet de loi n° 25/94 abrogeant et remplaçant les lois N° 66-41 du 27 mai 1966 et N° 86-42 du 11 août 1986 relatives à l'exploitation et à la conduite de véhicules qualifiés de taxis.

Le Gouvernement était représenté par Monsieur Landing SANE, Ministre de l'Equipement et des Transports terrestres, entouré de ses principaux collaborateurs.

Le Président au nom de la Commission a dit son plaisir d'accueillir de nouveau le Ministre. Il lui a ensuite donné la parole pour la présentation du texte.

Prenant la parole, Monsieur le Ministre a dit d'abord son plaisir de se retrouver devant la Commission avant de faire l'exposé des motifs du projet de loi n° 25/94. Il dira que l'obligation de verser une indemnité au profit des héritiers ou ayant droits du de cujus titulaire d'une autorisation administrative d'exploiter un taxi, instituée par l'article 4 de la loi n° 66-41 du 27 mai 1966 précitée, laquelle est à la charge du tiers acquéreur désigné par l'administration, a donné lieu à des pratiques spéculatives excessives que le Présent projet de loi tend à enrayer, en supprimant la dite indemnité.

Poursuivant l'exposé des motifs, Monsieur le Ministre ajoutera que le projet de loi vise également à prolonger la durée de la cessation d'activité de l'exploitation de 6 mois à 12 mois, pouvant motiver le retrait par l'administration, de l'autorisation d'exploiter un taxi. Cette clause permettra de disposer d'un délai suffisant pour pouvoir satisfaire aux contraintes de réparations éventuelles.

./.

Monsieur le Ministre précisera que le présent projet de loi tend en outre à améliorer la cohérence juridique et administrative de la loi n° 66-41 modifiée, et à fonder en un texte unique, l'ensemble des textes à caractère législatif sur le secteur des transports publics par taxis urbains, jusque et y compris la loi 86-42 du 11 août 1986.

Monsieur le Ministre terminera l'exposé des motifs en affirmant que la nouvelle loi, si elle était votée par l'Assemblée nationale, régirait désormais les conditions d'exploitation et de conduite des véhicules qualifiés de taxis et des véhicules affectés au transport public urbain de voyageurs.

Après la lecture de l'exposé des motifs de nombreux commissaires ont pris la parole pour, entre autres, poser des questions de clarification, proposer des amendements à certaines formulations jugées laconiques, exprimer des inquiétudes, faire des suggestions etc.

La plupart des commissaires ont eu à attirer l'attention de Monsieur le Ministre sur le niveau de dégradation de l'image de marque de notre pays à l'aéroport de Dakar-Yoff.

Beaucoup de commissaires ont également insisté sur le vieillissement et la vétusté du parc automobile de Dakar et sur la nécessité et l'urgence du renouvellement de ce parc. Ils ont suggéré une programmation dans le temps d'une politique conséquente de renouvellement du parc par le biais d'un organisme approprié, étant entendu que la SOTRAC n'est plus en mesure de satisfaire ce besoin vital.

Des commissaires, analysant l'exposé des motifs, se sont demandé comment il peut être possible d'enrayer les pratiques qualifiées de spéculatives par la simple suppression de l'indemnité qui était versée aux héritiers ou ayant droits du de cujus titulaire d'une autorisation administrative d'exploiter un taxi, et quelles étaient concrètement ces pratiques spéculatives. Ils ont posé la question de savoir si l'intitulé du projet de loi, à savoir "projet de loi abrogeant et remplaçant les lois n° 66-42 du

./.

27 mai 1966 et 86-42 du 11 août 1986 relatives à l'exploitation et à la conduite de véhicules qualifiés de taxis" suffisait à rendre compte de tout l'objet de la loi, dans la mesure où le dernier paragraphe de l'exposé des motifs précise que le "présent projet de loi régit désormais les conditions d'exploitation et de conduite des véhicules qualifiés de taxis et des véhicules affectés au transport public urbain de voyageurs". Cette deuxième catégorie de véhicules n'étant pas prise en compte dans l'intitulé du projet de loi, il a été proposé une nouvelle formulation de cet intitulé qui prenne en charge à la fois les véhicules qualifiés de taxis et

les véhicules autres que les taxis qui sont aussi affectés au transport public urbain de voyageurs.

Certains commissaires ont même avoué ne pas bien comprendre l'objet du projet de loi, dans la mesure où les textes de lois auxquels renvoie l'exposé des motifs ne sont pas connus de tous.

De surcroît, l'exposé des motifs, laconique, n'est pas suffisamment explicatif et devrait, en conséquence, faire l'objet d'une nouvelle rédaction qui prendra en compte l'essentiel des remarques et observations faites par les Députés.

Beaucoup de Commissaires ont interrogé le Ministre sur le régime juridique des taxis qualifiés de "clandos", leur présence à l'aéroport, leur état technique qui n'offre pas de garantie de sécurité même lorsqu'ils sont munis de la visite technique exigée par la loi. Ils ont aussi fait remarquer que certains comportements de conducteurs de véhicules affectés au transport public n'étaient pas de nature à donner satisfaction aux usagers des transports publics.

A ces interrogations, interpellations, observations et propositions d'amendement, Monsieur le Ministre apportera les réponses suivantes :

S'agissant des taxis de l'aéroport et de la dégradation de l'image de marque du pays en rapport avec l'état de ces taxis et certains comportements répréhensibles de leurs conducteurs, Le Ministre reconnaîtra que le Gouvernement lui-même a fait à son tour les mêmes constats que les Députés.

./.

C'est pourquoi il a décidé depuis quelque temps déjà de créer un comité mixte de sûreté et de facilitation de l'Aéroport de Dakar, regroupant tous les services intéressés par le problème des transports à l'Aéroport, notamment, le Tourisme, la Gendarmerie, la Police, les Transports terrestres etc... Ce comité s'est déjà réuni plusieurs fois et a arrêté nombre de critères précis qui devront être désormais remplis par tous ceux qui désireront mener des activités de transport à l'aéroport de Dakar. Ces critères sont :

- l'obligation de disposer d'une autorisation spéciale de transport à l'aéroport de Dakar.;
- la limitation du nombre des taxis à 130 ;
- l'aménagement d'un espace de stationnement amélioré à l'aéroport de Dakar ;
- l'observation par les exploitants de taxis de conditions techniques dont un coffre à bagages convenable ;
- les portières garantissant la sécurité des usagers, de bonnes statiques du véhicule.

Lorsque les mesures rentreront en vigueur, elles seront appuyées par un renforcement du contrôle et dira le Ministre, la situation à l'aéroport de Dakar devra s'en trouver grandement améliorée.

Abordant la question des objectifs du projet de loi n° 25/94, Monsieur le Ministre dira que la loi n° 66-41 du 27 mai 1966 qui définit les conditions d'exploitation des véhicules qualifiés de taxis et la loi 86-42 du 11 août 1986 qui l'a modifiée manquaient de précision et de cohérence concernant certaines conditions d'exploitation de taxis et de surcroît ne protégeaient pas suffisamment l'emploi dans ce secteur.

Ensuite, le délai de 6 mois accordé par les textes de 1966 et de 1986 s'est avéré très souvent trop court pour chercher et trouver les moyens nécessaires à la réparation de véhicules immobilisés. Il s'y ajoute que les anciens textes offraient effectivement la possibilité de pratiques spéculatives excessives, les héritiers ou ayant droits pouvant sous-louer la licence du de cujus à 100 000 voire 150 000 FCFA, ou sous-louer la licence d'un taxi en panne. En supprimant l'indemnité comme le propose la nouvelle loi, ces pratiques spéculatives seront rendues du coup impossibles et s'en trouveront enrayerées.

./.

Repondant aux questions relatives au régime juridique des taxis dits "clandos", Monsieur le Ministre dira qu'en réalité il n'existe que deux catégories de taxis aux yeux de la loi :

- 1/- les taxis jaune et noir, qui sont les taxis urbains réguliers ;
- 2/- les taxis vert et blanc, qui sont des taxis de banlieue.

Les autres taxis dits "clandos" sont des véhicules appartenant à des particuliers qui se livrent irrégulièrement à des activités de transport public qui ne sont régies par aucun texte. C'est de la piraterie pure et simple qui lèse beaucoup les intérêts des réguliers et dont les auteurs ne versent aucune taxe ou contribution au trésor.

Revenant ensuite à l'analyse du texte de l'exposé des motifs et de l'intitulé du projet de loi, Monsieur le Ministre reconnaîtra la pertinence de certaines remarques et observations et acceptera en conséquence certains amendements qui seront pris en compte dans une nouvelle rédaction de l'exposé des motifs, une reformulation de l'intitulé du projet de loi et une nouvelle rédaction des articles 3 alinéa 4, 4 alinéa 2, 6 alinéa 1er, 7 et 8 du projet de loi 25/94. Monsieur le Ministre précisera que la nouvelle loi concerne exclusivement les taxis urbains.

Parlant de la vétusté du Parc automobile évoquée par beaucoup de députés, Monsieur le Ministre dira que son département a déjà rédigé un cahier de renouvellement dudit parc après concertation avec les syndicats et les transporteurs. Un appel d'offre sera bientôt lancé, même s'il s'est avéré que la récente dévaluation du franc CFA ne facilitera pas les choses. Le renouvellement sera effectivement programmé dans le temps. Certaines sociétés sont cependant déjà intéressées ; il s'agira, en temps opportun, de choisir les conditions financières les plus douces pour le pays.

Enfin, à la proposition faite par un commissaire d'instituer un permis spécial Taxi pour mieux moraliser la profession de conducteur de

./.

Taxi, le Ministre a répondu en disant préférer pour le moment le renforcement du contrôle associé à une campagne de retrait et de redistribution des licences afin de mieux cerner le nombre de taxis en ville.

Satisfaits des réponses et explications du Ministre, vos Commissaires ont adopté à l'unanimité le projet de loi et vous demandent d'en faire autant s'il ne soulève aucune objection de votre part.

AB2079

II O I

ABROGEANT ET REMPLACANT LES LOIS N° 66-41
DU 27 MAI 1966 ET N° 86-42 DU 11 AOUT
1986 RELATIVES A L'EXPLOITATION ET A LA
CONDUITE DES VEHICULES QUALIFIES DE TAXIS
ET LA CONDUITE DES VEHICULES AFFECTES AU
TRANSPORT ROUTIER PUBLIC.

L'Assemblée Nationale,

après en avoir délibéré, a adopté, en sa séance du
Mercredi 1er Juin 1994, la loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER : Nul ne peut exploiter un véhicule qualifié de taxi au sens de l'annexe N du Code de la Route (partie réglementaire), s'il n'est titulaire d'une autorisation administrative en cours de validité.

ARTICLE 2.- : L'autorisation administrative d'exploiter un taxi peut être accordée par l'autorité compétente à toute personne de nationalité sénégalaise, ou ressortissant d'un Etat auquel le Sénégal est lié par une Convention de réciprocité en matière de professions réglementées. Les mêmes conditions s'appliquent à l'exercice de la profession de chauffeur de véhicule servant au transport routier public.

La profession de chauffeur de taxi et de véhicule servant au transport routier public peut être soumise à des conditions particulières.

Les modalités d'application des dispositions prévues aux alinéas ci-dessus du présent article sont fixées par décret et arrêté.

ARTICLE 3.- : L'autorisation d'exploiter est retirée de plein droit et sans préavis, dans les cas suivants :

- faillite ;

.../...

- liquidation judiciaire des biens de l'exploitant ;
- condamnation de l'exploitant à une peine quelconque pour faits contraires à l'ordre et à la sécurité publics, ainsi qu'à la probité commerciale ;
- cessation d'activité prolongée pendant douze (12) mois dûment constatée ;

ARTICLE 4.- : En cas de décès ou de cessation d'exploitation, l'autorisation est retirée. L'ancien titulaire de l'autorisation d'exploiter ou ses ayant droits ont la possibilité de présenter un successeur à l'agrément de l'autorité administrative.

Si dans un délai d'un an, aucun successeur présenté n'a pu obtenir l'autorisation d'exploiter faute d'avoir rempli les conditions exigées, l'administration peut accorder l'autorisation à un tiers.

ARTICLE 5.- : L'autorité administrative compétente peut fixer le nombre maximum de taxis à mettre en circulation dans une localité.

ARTICLE 6.- : Est punie des peines prévues à l'article premier du Code de la route (partie législative) :

- toute personne qui exploite un taxi sans autorisation administrative ou après le retrait de celle-ci ;
- toute personne qui conduit un taxi ou un véhicule de transport routier public sans répondre aux conditions fixées à l'article 2 de la présente loi.

ARTICLE 7.- : Un décret fixera les conditions d'application de la présente loi et précisera notamment, sans préjudice des pouvoirs de police des autorités locales, les règles applicables à l'exploitation des taxis et à la conduite des véhicules de transport routier public.

.../...

ARTICLE 8.- : Sont abrogées toutes dispositions contraires à la présente loi notamment les lois n° 66-41 du 27 Mai 1966, n° 86-42 du 11 Août 1986 relatives à l'exploitation et à la conduite des véhicules qualifiés de taxis, et la conduite des véhicules de transport routier public./.-

Dakar, le 1er Juin 1994

Le Président de Séance

Christian VALANTIN./.