

Propositions du médiateur pour un plan d'accompagnement, de modernisation et de cohésion du transport public particulier de personnes

L'économie du secteur des professions qui concourent au transport public particulier des personnes (taxis, véhicules de transport avec chauffeur) est en pleine mutation au cours de ces dernières années : les comportements des usagers se modifient ; les évolutions technologiques accélèrent ces changements. Aux côtés de ces acteurs du transport particulier des personnes, les acteurs du transport collectif de petite dimension (les « capacitaires » LOTI, habilités à transporter, de façon occasionnelle, de 2 à 9 personnes) participent aussi à cette mutation, dans le cadre des règles qui leur sont propres et qu'ils doivent, bien sûr, respecter.

Ces mutations s'accélèrent ; elles imposent de repenser l'équilibre d'ensemble du secteur, de mieux évaluer ce qui sépare et ce qui unit ces acteurs et ces professions, ainsi que le cadre juridique qui régit chacune d'entre elles, pour mieux préparer l'avenir, celui des usagers, notamment la qualité de service attendue, et celui de ceux qui, tous les jours, assurent l'exercice de ces transports.

L'ensemble des acteurs ont graduellement pris conscience que la révolution des besoins –le passage, par exemple, d'une économie de « produit »¹ à une économie de « service »²- se combine avec la révolution des usages technologiques : ceux-ci constituent un recours croissant d'abord pour savoir ce qui est disponible et adapté au moment du besoin de transport, ensuite pour procéder à la réservation numérique qui en est la conséquence : ce changement de comportement des consommateurs est extrêmement rapide, et les nouvelles technologies numériques de l'information le rendent irréversibles.

Les conditions traditionnelles de rencontre de l'offre de transport, quel que soit le mode ou le véhicule, et de la demande des usagers s'en trouvent bouleversées, plus particulièrement sur le marché du transport public particulier de personnes. C'est tout d'abord le cas sur le marché de la maraude, monopole légalement accordé aux taxis en contrepartie de l'autorisation de stationnement qui leur est attribuée. La généralisation et la facilité d'utilisation des réservations numériques, tant sur les applications VTC que sur celles dévolues aux taxis, viennent bouleverser le métier de taxi. Il faut donc aussi chercher à assurer l'avenir de tous, et le préparer en commun.

Nous sommes en effet convaincus que l'économie du transport public particulier de personnes est un secteur d'avenir, porteur de gisements d'emplois, compatible avec la transition écologique et, surtout, facteur d'amélioration de la qualité de vie de la population par la diversification des services « sur mesure » qui sont ainsi à sa disposition. Le besoin est évident : en témoigne l'augmentation croissante de la fréquentation touristique française, le nombre de passagers aériens dans les aéroports français, l'attractivité de la France en termes de festivals et salons et la tenue d'événements sportifs et culturels d'importance mondiale ; en témoigne aussi le besoin, notamment chez les jeunes, de combiner, à des moments différents de la journée ou de la soirée, transports collectifs, transports personnels et transport public particulier de personnes.

¹ « Je veux ma voiture »

² « Je veux être transporté au moment où je le souhaite et je souhaite l'être par le moyen qui est adapté à mon besoin de transport au moment où j'en ai besoin : train, métro, bus, vélo, voiture personnelle, Vélib, Autolib, taxis, VTC, etc... »

En 25 ans, le nombre total d'autorisations de stationnement de taxis est passé de 42 000 à 60 000, soit + 41 %. Le nombre de véhicules de transport avec chauffeur est également en forte croissance depuis l'adoption en 2009 de dispositions législatives qui ont largement facilité l'accès à ces professions. A ces acteurs, se sont ajoutés, notamment en région parisienne, « des capacitaires LOTI » qui exercent, fréquemment, en contournant le cadre juridique qui est le leur. Ces écarts doivent, bien sûr, être sanctionnés.

Le développement des transports publics et des circulations douces, de l'auto-partage, les contraintes croissantes dans les zones urbaines denses, le vieillissement progressif de la population, les enjeux de la transition écologique, sont autant d'éléments qui convergent pour faire évoluer les modèles d'usage des véhicules individuels : on l'a vu, il s'agit d'accompagner le passage d'une économie de « produit » à une économie de « service ».

Le recul inéluctable du recours à la voiture individuelle sera ainsi, n'en doutons pas, largement et positivement compensé par des besoins accrus et diversifiés en prestations de transports publics, collectifs comme individuels. Taxis, VTC, et capacitaires LOTI pour la part du transport collectif qui leur est aujourd'hui confiée, ont donc tous un avenir dès lors que les règles d'organisation de ces professions et de ces marchés sont adaptées à la nouvelle donne.

C'est d'autant plus crucial qu'il s'agit de prestations de services qui ne sont pas délocalisables à l'étranger : elles sont génératrices d'emplois et de ressources fiscales domestiques, au service de la collectivité, de l'économie et du bien-être national.

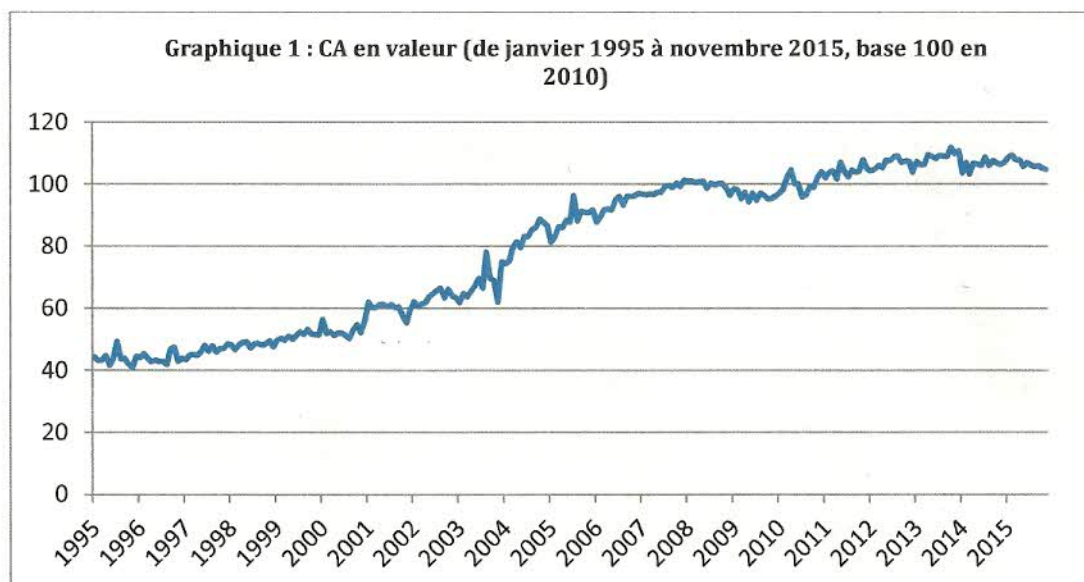
Le Gouvernement a constamment veillé depuis 2012 à accompagner les mutations en cours dans le secteur. La loi du 1^{er} octobre 2014 relative aux taxis et aux VTC a fortement contribué à rééquilibrer les contraintes qui pèsent sur les différents acteurs, à harmoniser certaines règles qui constituaient des distorsions de concurrence et à moderniser le droit. Elle a été largement saluée au moment de son adoption.

Toutefois, le marché est soumis à de fortes tensions, comme en témoignent les conflits répétés ces derniers mois. C'est pourquoi le médiateur propose au Gouvernement d'engager une nouvelle étape, particulièrement ambitieuse. Il souhaite, par ce projet de plan, donner à l'ensemble des acteurs un cadre clair et lisible qui leur permette de se projeter vers l'avenir. Il convient de prendre pleinement acte des évolutions technologiques, des aspirations des consommateurs et du besoin de confiance des acteurs : il s'agit donc d'un projet de progrès et de modernisation. Ce projet repose aussi et bien sûr sur un principe d'équité, qui vise à garantir à ceux des acteurs qui sont le plus menacés que le fruit de leur travail sera reconnu et préservé.

Les propositions faites au Gouvernement relèvent de plusieurs horizons temporels, de l'urgence et du très court terme s'agissant des questions immédiates, au long terme, afin de relever progressivement l'ensemble des défis structurels auxquels est confronté le secteur du transport public particulier de personnes :

- ◆ De façon immédiate, pour s'assurer que les dispositions du code des transports, notamment celles modifiées par la loi n° 2014-1104 du 1^{er} octobre 2014 sont pleinement appliquées : mobilisation des Préfets, mise en œuvre massive de contrôles sur place par les autorités et agents mobilisés à cet effet et permettant notamment de s'assurer que sont bien respectées les dispositions du code des transports relatives au transport collectif occasionnel de personnes (LOTI), mises en demeure des plateformes VTC pour qu'elles adressent aux pouvoirs publics, conformément à la loi, les éléments d'information que la réglementation leur impose de fournir ;
- ◆ À très court terme toujours, par la mobilisation de cellules départementales d'accompagnement, pour contribuer à soulager les difficultés immédiates des opérateurs dont la situation le rendrait nécessaire ;
- ◆ À plus long terme, pour proposer et décider des réponses aux défis de modernisation du transport public léger de personnes, notamment au regard du développement de l'intermédiation numérique, et accompagner, dans la durée, les acteurs les plus fragiles.

Après près de dix ans de croissance marquée, **le secteur du taxi connaît en effet depuis 2014, sur la base de chiffres encore officieux, une stagnation, et même, désormais, un décrochage depuis la fin de 2015.**



La stagnation des chiffres d'affaires comme l'affaïssement du prix des autorisations de stationnement (ADS) en région parisienne en témoignent.

Les raisons de cette perturbation ne sont, à ce stade, pas clairement identifiables. Elles ne le seront qu'*a posteriori*, et de façon rétrospective, une fois la crise passée, les réponses et les modernisations nécessaires à l'œuvre. Parmi ces raisons, éventuellement combinables, on peut citer une éventuelle désaffection structurelle, dans les grandes aires urbaines et à Paris tout particulièrement, du transport par taxis ; une désaffection conjoncturelle liée au poids du climat post-attentats de novembre 2015 ; la montée en régime, encore aujourd'hui difficilement quantifiable par les instruments de mesure habituels mais sans aucun doute certaine, des nouveaux modes d'intermédiation de réservation du transport particulier de personnes (plateformes numériques, etc...) : **un mode nouveau d'exercice du métier émerge, peut-être au détriment d'un mode plus traditionnel fondé sur la maraude physique, les stations sur la voie publique et les centrales téléphoniques de réservation.** Il faut que les taxis bénéficient aussi des avantages de cette mutation, qui repose largement sur la concurrence entre plateformes, et donc un accès plus diversifié à ces plateformes et aux applications.

