



Union des Nouveaux
Acteurs pour la Mobilité

**CONTRIBUTION SUR LE RACHAT DES LICENCES DE TAXI
PROPOSÉ PAR LE GOUVERNEMENT
LE 7 JUILLET 2016.**

SOMMAIRE

1/ Quel est le vrai problème avec les licences de taxi ? par Karim Ferchiou, Président de l'UNAM.

2/ "Le rachat des licences n'est ni possible ni souhaitable." (Rapport parlementaire du député Thomas Thévenoud, Avril 2014).

3/ Pour une réelle transition, au service de la concurrence et de la mobilité du futur.

4/ Pour accompagner l'ouverture du marché, un fonds interprofessionnel de Solidarité.

A PROPOS DE L'UNAM

L'Union des Nouveaux Acteurs pour la Mobilité (UNAM) rassemble les entreprises fournissant des services aux transporteurs professionnels de personnes afin de représenter les nouveaux acteurs économiques engagés en faveur d'une plus grande mobilité. Cab Formations (école de formation), le Cabinet Lobognon (expertise-comptable), Drive for Me (loueur de véhicules), LegalStart (accompagnement juridique), Reditum (centre de formation), Rent A Car (loueur de véhicules), Voitures Noires (loueur de véhicules et centre d'examen), Uber (application de mise en relation de chauffeurs professionnels et de passagers) sont membres fondateurs.

CONTACT

www.unam-france.com

president@unam-france.com

1/ QUEL EST LE VRAI PROBLÈME AVEC LES LICENCES DE TAXI ? PAR KARIM FERCHIOU, PRÉSIDENT DE L'UNAM.

Le député Thomas Thévenoud expliquait dans son rapport parlementaire sur les taxis et les VTC en avril 2014 que le vrai problème posé par les licences de taxis aux pouvoirs publics est la spéculation causée par la rareté artificielle du numerus clausus qui a engendré une mécanique de rente au bénéfice de certains acteurs traditionnels.

Ces dernières années, les chauffeurs de taxi ont manifesté dans plusieurs grandes villes contre l'arrivée de nouveaux concurrents pour protéger le *statu quo*. Dans certains cas, ces manifestations ont malheureusement connu des violences inacceptables, comme cela a été le cas en juin 2015 et en janvier 2016 notamment à Paris, à Lyon ou à Marseille.

Préférant mettre un terme rapide à ces actes de violence grave, les autorités ont souvent donné droit aux représentants des taxis, établissant ainsi de nouvelles barrières juridiques et réglementaires pour brider la croissance du marché et limiter la concurrence. Ainsi, en 2014, le législateur a adopté des dispositions pour freiner la croissance des VTC en dépit des forts besoins de mobilité exprimés par des millions de Français et de touristes étrangers, ainsi que des opportunités pour des milliers de chauffeurs.

A la suite des nouvelles manifestations en janvier 2016, le Premier ministre Manuel Valls a nommé le député Laurent Grandguillaume comme médiateur. Des réunions ont eu lieu en février dernier et le député Grandguillaume a rendu ses propositions pour sortir de la crise le 29 février 2016¹. Le Gouvernement est resté silencieux pendant plusieurs semaines, choisissant d'éviter les discussions avec les entreprises du secteur.

Le 4 avril 2016, Alain Vidalies, Secrétaire d'Etat chargé des Transports, a présenté la feuille de route du Gouvernement pour le secteur du transport de personnes, un plan établi pour accroître une nouvelle fois et sans justification la charge réglementaire sur les acteurs VTC/LOTI et sur les entreprises innovantes qui investissent dans ce secteur.

Alors que le Secrétaire d'Etat avait promis d'impliquer tous les acteurs du marché de la réservation préalable dans les groupes de travail qui ont défini la mise en œuvre de la feuille de route, aucune des entreprises ou des organisations professionnelles représentant les concurrents des taxis n'ont été invités à ces réunions qui ont été organisées entre avril et juillet 2016.

Outre la feuille de route, le député Grandguillaume, avec l'aide du Gouvernement, a déposé une nouvelle proposition de loi restreignant la concurrence le 21 juin 2016, qui a été adoptée par l'Assemblée nationale le 20 juillet dernier. La feuille de route gouvernementale n'incluait pourtant pas une telle initiative législative.

Enfin, le Gouvernement s'est engagé dans la création d'un "fonds de garantie" pour que l'Etat rachète les licences de taxi en créant de nouvelles taxes sur les nouveaux entrants. Le 7 juillet dernier, le Secrétaire d'Etat Alain Vidalies a présenté les réflexions du Gouvernement sur le fonds de garantie aux syndicats de taxis et aux représentants du secteur VTC/LOTI, et a demandé à tous les acteurs concernés de soumettre leurs positions sur ce fond avant le 15 septembre 2016.

Ce document constitue la réponse de l'UNAM au Gouvernement et sa contribution au débat public avec des propositions qui permettraient aux autorités de choisir une voie différente pour organiser la coexistence pacifique entre tous les acteurs du secteur de la mobilité urbaine.

Les pouvoirs publics ont pris conscience de l'impact positif des nouvelles solutions de mobilité plébiscitées par des millions de Français, et des nouvelles opportunités économiques offertes à des dizaines de milliers de personnes, en particulier pour les jeunes issus des quartiers défavorisés.

L'UNAM formule donc des propositions constructives qui pourraient contribuer à apaiser la situation de tension avec les taxis, à mettre en lumière le problème du commerce des licences de taxi, et à accélérer le développement économique du secteur - *un des seuls secteurs qui génère de l'emploi en France* - afin de répondre notamment à la première attente des Français : lutter contre le chômage.

Karim Ferchiou
Président
Union des Nouveaux Acteurs pour la Mobilité (UNAM)

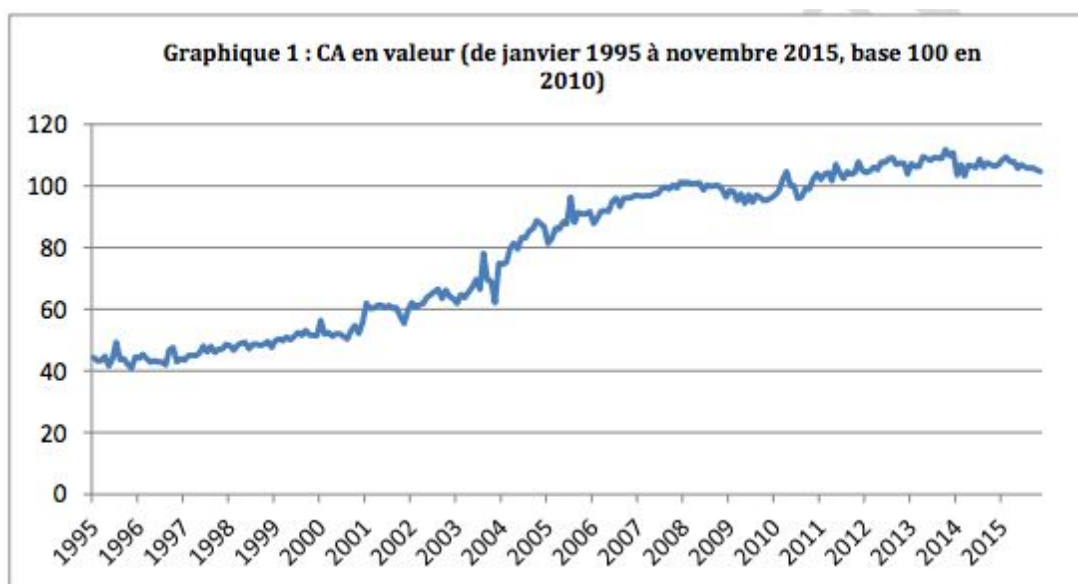
¹ http://www.laurentgrandguillaume.fr/IMG/pdf/Plan_de_modernisation_des_taxis_vfinale.pdf

2/ “LE RACHAT DES LICENCES N’EST NI POSSIBLE NI SOUHAITABLE.” (RAPPORT PARLEMENTAIRE DU DÉPUTÉ THOMAS THÉVENOUD, AVRIL 2014).

Les derniers rapports officiels disponibles, préparés à la demande de l’Etat ou des parlementaires, n’ont pas apporté jusqu’à présent la preuve des difficultés économiques et financières des taxis. Cette consultation est l’occasion pour les pouvoirs publics et les acteurs privés concernés d’**assumer un débat transparent sur la situation économique et sociale des taxis français**.

En février 2016, le député Laurent Grandguillaume a montré que les revenus des taxis ont augmenté de plus de 300% sur les 20 dernières années², contrairement à la baisse de 30% du chiffre d’affaires revendiquée par certaines organisations de taxis³. **Cela confirme que pendant des décennies les titulaires de licences de taxi ont profité d’une situation de monopole, entretenue artificiellement par la réglementation, au détriment de l’intérêt général, des consommateurs et des collectivités territoriales.**

Chiffre d’affaires en valeur des taxis sur les 20 dernières années (Rapport de Laurent Grandguillaume - Février 2016)



A ce jour, le Gouvernement n’a pas démontré la prétendue baisse du commerce des “autorisations administratives de stationnement” (communément appelées “licences”), actes administratifs délivrées par ailleurs gratuitement par l’administration aux taxis⁴.

Le Gouvernement envisage de mettre en place un fonds de garantie pour racheter les licences aux taxis sur la base du volontariat, au motif que ces licences perdraient de leur valeur par l’effet de la concurrence. Selon les informations partagées par l’Inspection Générale des Finances, durant une réunion présidée par le Secrétaire d’Etat le 7 juillet 2016, un tel fonds pourrait être financé par les acteurs du secteur, y compris les taxis, à hauteur de 100 millions d’euros par an.

Cependant, le Gouvernement aurait dû établir une analyse de fond et une étude d’impact sérieuses en toute transparence incluant tous les acteurs concernés.

² http://www.laurentgrandguillaume.fr/IMG/pdf/Plan_de_modernisation_des_taxis_vfinale.pdf

³ <http://www.europe1.fr/economie/taxis-les-vtc-ne-sont-pas-les-seuls-responsables-2656197>

⁴ <https://www.service-public.fr/professionnels-entreprises/vosdroits/F1347>

2.1. LA MAUVAISE APPROCHE

Tout d'abord, il y a un problème majeur de méthode.

Avant de proposer un fonds de garantie, et pour éviter toute asymétrie d'information, le Gouvernement aurait dû conduire préalablement une évaluation publique des licences de taxi en publiant en Open Data⁵ toute information disponible sur le système de commerce des licences de taxi, en particulier :

- ❑ **la liste des titulaires de licences et leur numéro correspondant**
- ❑ **le prix d'acquisition initial** (ou si la délivrance a été gratuite)
- ❑ **les prix de vente constatés en préfecture** dans toutes les grandes villes de France
- ❑ **la réalité de l'activité générée par les taxis** : les revenus déclarés en moyenne agrégée par ville, chiffre d'affaires par entreprise, emplois concernés, nombre exact de taxis par ville selon les différents statuts, etc.

Afin d'établir la réalité et après le refus du Ministère des Transports de partager de telles informations, **l'UNAM a saisi la Commission d'Accès aux Documents Administratifs (CADA)⁶ fin août 2016 pour que l'Etat publie toutes ces données et les partage notamment avec les citoyens, la presse, les acteurs du secteur, les contribuables ou les consommateurs.**

2.2. LE MANQUE DE COHÉRENCE POLITIQUE

Le deuxième problème est le manque de cohérence politique.

Historiquement, l'Etat a toujours eu une position constante qui était d'ailleurs rappelée dans le rapport du député Thomas Thévenoud en 2014 qui expliquait parfaitement les raisons pour lesquelles le rachat des licences n'est ni possible ni souhaitable⁷.

En effet, **qu'est-ce qui justifie qu'entre le rapport Thévenoud d'avril 2014 et la feuille de route du Gouvernement d'avril 2016, le Gouvernement ait changé de position** et décidé de faire payer les nouveaux entrants pour garantir la spéculation sur le commerce des licences de taxis ?

⁵ <http://www.data.gouv.fr/fr/faq/>

⁶ <http://www.cada.fr/la-cada,3.html>

⁷ Rapport "Un taxi pour l'avenir. Des emplois pour la France", avril 2014, encadré n°6 pp. 33-34-35 - <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/144000239.pdf>

Extraits de “Le rachat des licences n’est ni possible ni souhaitable.”
(Rapport Thévenoud, avril 2014 - pages 33, 34 et 35)

En théorie, l’augmentation de l’offre pourrait faire baisser la rentabilité de l’activité, donc la valeur de la licence. Cependant, deux éléments sont de nature à remettre en cause cette anticipation.

D’une part, l’augmentation du nombre de licences de taxis et le développement d’une offre de VTC en Ile-de-France depuis 2008 n’a pas engendré de baisse du prix de la licence jusqu’en 2013. Ce fait, a priori contre-intuitif, atteste l’existence d’une importante demande insatisfaite : l’augmentation de l’offre a entraîné une demande supplémentaire, et une plus grande rentabilité de l’activité, qui s’est traduite par une augmentation de la valeur de la licence. Entre 2007 et fin 2013, alors même que l’augmentation de l’offre de taxis et VTC pouvait être estimée à 44,6 %, le prix de la licence augmentait de 30,6 % en nominal, soit plus que la hausse des prix réglementés pendant la même période. Le prix de la licence a notamment augmenté de 23,7 % entre 2011 et 2013, alors même que l’offre de VTC se développait.

Les professionnels du taxi parisien font état d’une baisse du prix de la licence dans les premiers mois de 2014 et d’un ralentissement des cessions. Ces éléments sont corroborés par les services de la Préfecture de police de Paris. Ils peuvent être attribués à une incertitude conjoncturelle du marché du fait de la suspension du décret « 15 minutes » par le Conseil d’Etat. Une telle baisse s’était déjà produite à l’occasion de la remise du rapport de Jacques Attali en 2008 : le prix de la licence était passé de 180 000 euros en 2007 à 150 000 euros en 2008, puis était reparti à la hausse pour atteindre 190 000 euros en 2011. Cette baisse pourrait aussi avoir un caractère structurel, si le marché était saturé à Paris, ce que le caractère récent du développement des VTC ne permet pas de vérifier (cf. *infra*, 2.1).

Tableau 1 : Évolution du prix de la licence et de l’offre de taxis/VTC dans la zone des taxis parisiens

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Évolution du prix de la licence	180 000	150 000	160 000	170 000	190 000	220 000	235 000
Évolution de l’offre de taxis et VTC	15 900	-	-	-	-	-	22 992
Nombre de transferts	741	711	893	1 002	948	716	727

Source : Ministère de l’Intérieur, Atout France. L’offre de taxis dans la zone des taxis parisiens est de 19 592, soit 17 636 licences, 1 456 doublages et 500 équivalents ADS gagnés par l’augmentation de la durée de la journée d’exercice. En Ile-de-France,

3 000 cartes professionnelles de chauffeurs VTC ont été délivrées.

A New York, où les taxis n’interviennent pas en réservation préalable, on compte 6,3 chauffeurs de taxi par habitant (contre 3,0 pour le Grand Paris). Les licences (*Medallion*) des 13 437 taxis jaunes ont une valeur en hausse, qui a pu dépasser un million de dollar.

La baisse de la valeur de la licence à la suite d’une hausse de l’offre n’est pas, à ce stade, avérée.

Par ailleurs, le prix de la licence ne reflète pas que la réalité de l’activité économique. Le doublement du prix depuis le début des années 2000 traduit une forme de spéculation sur les licences en région parisienne. En outre, le prix pourrait aussi s’expliquer en partie par la sous-déclaration des revenus d’activité, voire l’achat de licences à des fins de blanchiment dans certains cas isolés. Le rachat des licences, préconisés par certains, ne pourrait donc se faire au prix actuel. Il supposerait non seulement de prendre en compte la date et le prix d’achat, mais aussi d’isoler les effets non-économiques (spéculation, fiscalité, etc.).

Un principe de rachat des licences à leur prix actuel n’apparaît donc légitime ni d’un point de vue économique (il s’agit d’une rente de situation) ni d’un point de vue social, tout particulièrement pour les licences mises en location depuis plusieurs années et/ou obtenues gratuitement. Par ailleurs, le coût budgétaire d’un rachat indifférencié sur la base des prix actuels peut être estimé à 4,8 milliards d’euros ; cette dépense ne peut être envisagée dans le contexte budgétaire actuel. La création d’une taxe pour financer le rachat des licences n’est pas envisageable alors même qu’un mouvement de réduction du nombre d’impositions est lancé. En outre, le financement par le contribuable française du rachat d’une rente essentiellement parisienne est très contestable. Enfin, la déréglementation totale du secteur de la maraude que le rachat pourrait entraîner n’est pas souhaitable.

Ces réserves rendent peu souhaitable l’adoption par la mission d’un principe général d’indemnisation, et ce alors même que le prix des licences n’a pas diminué et que l’état du marché ne peut pas être à ce stade évalué précisément. En revanche, une réflexion sur l’attribution de licences gratuites pouvant être revendues est nécessaire (cf. *supra*).

L'Etat a endossé ce rapport puisque l'Inspection Générale des Finances et le Ministère de l'Intérieur étaient co-rapporteurs. Selon ce rapport publié en 2014, il établit que :

- le prix de la licence ne reflète pas la réalité de l'activité économique ;
- il existe une inflation entretenue artificiellement sur les valeurs des licences en raison de la **spéculation**, de la **fraude fiscale** et du **blanchiment d'argent** dans certains cas isolés ;
- il serait juridiquement très discutable que les nouveaux entrants sur le marché de la réservation préalable soient obligés de payer pour rembourser des autorisations administratives conférant seulement à leurs titulaires le monopole sur le marché de la maraude.

Par ailleurs, tous les rapports officiels disponibles montrent que **jusqu'à présent le développement du marché de la réservation préalable** - notamment grâce à l'arrivée des nouveaux entrants - **n'a pas eu d'effet négatif sur la valeur des licences**, sauf à ce que l'Etat démontre le contraire en publiant des données indisponibles à ce jour.

A titre d'illustration, sur les 25 dernières années, le nombre de licences de taxis en France a augmenté de 42 000 à 60 000 (+41%) et le développement des solutions de mobilité alternatives dans une ville comme Paris (VTC/LOTI, Autolib, Vélib, transports en commun automatiques, moto-taxis, etc.) n'a pas eu d'impact négatif sur la valeur de la licence parisienne, étant donné qu'entre 2008 et 2015 par exemple, la valeur de licence a augmenté de 140 000€ à 240 000€ (selon les informations disponibles à ce jour).

2.3. QUI DEVRAIT PAYER POUR LE REMBOURSEMENT DES LICENCES ?

Selon les projections du Gouvernement, le fonds dépenserait 100 millions d'euros par an. Le Secrétaire d'Etat Alain Vidalies a présenté les options de financement suivantes :

- Taxe forfaitaire sur les **réservations**
- Droit forfaitaire annuel sur les **détenteurs d'ADS** et les inscrits au registre des **exploitants de VTC**
- Droit forfaitaire sur les **nouvelles ADS** et les **inscriptions VTC**
- Taxe sur le chiffre d'affaires** lié aux prestations de transport public particulier de personnes

Une telle augmentation de la **pression fiscale pour le secteur provoquera automatiquement une hausse des prix payés par les clients des chauffeurs remettant en cause la démocratisation de l'accès à une mobilité abordable**. Etant donné que les clients risqueraient d'être mis à contribution financière avec ce fonds de garantie, il est surprenant que l'Etat n'ait pas recueilli préalablement l'avis des consommateurs pour savoir s'ils sont d'accord d'indemniser les taxis en payant pour racheter leurs licences. De même, il serait injuste que les nouveaux entrants (VTC, LOTI, moto-taxis, plateformes, etc.- sur le marché de la réservation préalable soient obligés de financer pour un acte administratif qui ne délivre des prérogatives à leurs concurrents taxis uniquement pour le marché de la maraude.

En parallèle, l'instauration d'une nouvelle taxe sur le secteur VTC limiterait les opportunités économiques pour les chauffeurs, en ralentissant le développement et l'innovation du secteur, au détriment des consommateurs, des villes et de l'environnement.

2.4. QUI DEVRAIT BÉNÉFICIER DE CETTE INDEMNISATION ?

Outre la problématique de l'assiette, le Gouvernement aurait dû également traiter la question des bénéficiaires d'un tel avantage financier, et de son éventuelle allocation équitable et juste.

Cette question est déterminante étant donné que **les titulaires des licences de taxi ne sont pas toujours chauffeurs**, mais ils peuvent être aussi des institutions financières, des entreprises ou des individus qui sont des investisseurs passifs recherchant des rentes à exploiter. Selon des récents articles de presse, le groupe G7 pourrait détenir presque 4 000 licences à Paris⁸. Ces titulaires de licences paupérisent déjà certains chauffeurs de taxi en louant des licences liées à des locations de voitures avec les équipements des taxis à des prix excessifs (plus de 4 000€ par mois), alors qu'ils ont parfois bénéficié d'attribution gratuite de ces mêmes licences. Il ne serait pas juste qu'ils bénéficient d'un tel avantage financier. **L'UNAM invite le Gouvernement à clarifier publiquement sa position sur le sujet des taxis locataires.**

⁸ "Pourquoi l'Etat ne peut pas racheter toutes les licences de taxis pour les indemniser" - http://www.huffingtonpost.fr/2016/01/26/licence-taxi-plaque-etat-vtc-uber-indemniser_n_9076094.html

2.5. UNE VISION CONSERVATRICE ET MALTHUSIENNE SOUS-TEND L'INDEMNISATION DES TAXIS

Alors que le Gouvernement est aujourd'hui engagé dans une politique volontariste à l'égard des entrepreneurs, cette proposition d'indemnisation des taxis s'inscrit hélas dans une vision conservatrice et malthusienne de la régulation économique.

Au risque d'entraver le développement de la libre concurrence et de brider la croissance économique, il ne peut être sérieusement demandé aux nouveaux entrants de supporter les coûts additionnels en vue de compenser la perte de parts de marché des acteurs qui doivent eux-mêmes s'adapter et se moderniser.

Ainsi, les fabricants de smartphones ou les fournisseurs d'accès à Internet n'ont pas indemnisé les constructeurs de fax ou de Minitel. De même, les appareils photos numériques n'ont pas financé les pellicules argentiques, ou les services de vidéo en streaming les télévisions à péage.

Cela ne serait pas juste que les nouveaux entrants et les consommateurs payent pour les acteurs traditionnels, lorsqu'ils ont eu la possibilité de faire évoluer leur modèle économique ou de s'adapter à un nouvel état du marché. Par exemple, les nouvelles compagnies aériennes "low-cost" n'ont pas eu à compenser le manque à gagner des transporteurs traditionnels qui avaient un monopole sur les itinéraires et les bases aéroportuaires.

L'UNAM considère que cette proposition de fonds de garantie soulève un grand nombre de difficultés et qu'il n'est pas la solution aux défis auxquels le secteur fait actuellement face.

Compte tenu de l'absence de partage des données officielles sur ce sujet et du caractère flou des modalités pratiques de ce fonds, l'UNAM demande au Gouvernement d'abandonner ce projet en l'état et d'engager le dialogue avec les acteurs concernés pour prendre les mesures nécessaires et ambitieuses afin d'ouvrir réellement le marché ainsi que faciliter la transition économique et numérique des acteurs traditionnels, notamment les taxis.

Tous les rapports officiels disponibles confirment que la variation de la valeur des licences est lié au niveau de spéculation et au contexte d'ordre public, comme le décrit le rapport parlementaire d'avril 2014. Ainsi, **l'UNAM souhaite que le Gouvernement conduise une analyse transparente et approfondie** pour accompagner la transition en publiant en Open Data (sur data.gouv.fr) toute information administrative disponible sur les licences de taxi.

Un tel changement de méthode permettrait de se concentrer sur l'essentiel : la transition économique et numérique des acteurs traditionnels.

3/ POUR UNE RÉELLE TRANSITION, AU SERVICE DE LA CONCURRENCE ET DE LA MOBILITÉ DU FUTUR.

Pour l'UNAM, la régulation actuelle du transport urbain de personnes ne s'attache pas à régler les problèmes structurels suivants : insatisfaction d'une demande de mobilité en très forte croissance, absence de prise en compte de la complémentarité des nouvelles offres de mobilité avec les transports en commun, sous-développement chronique de l'offre de chauffeurs disponibles.

Une politique publique qui contingente l'offre de chauffeurs est mauvaise pour les consommateurs. Cela conduit à maintenir artificiellement des prix élevés, une faible disponibilité et des temps d'attente plus longs. Pour les chauffeurs de taxis, cela crée des barrières à l'entrée, avec des coûts de licences qui peuvent atteindre 240 000€ à Paris en 2015 ou plus de 400 000€ à Nice. **Des licences chères excluent de fait des milliers de chauffeurs de taxis en accélérant leur paupérisation** dans la mesure où certains doivent payer des loyers importants à des titulaires de licences pour avoir le droit de conduire, ou s'endettent fortement pour en faire l'acquisition. Ainsi, pendant des années, les taxis se sont lourdement endettés avant même d'avoir commencé à générer le premier euro de chiffre d'affaires.

Une telle régulation est aussi désastreuse pour les villes qui souffrent d'une plus forte congestion, d'un recours plus important aux véhicules particuliers, et d'une fiabilité de service dégradée nuisant ainsi à l'image de la collectivité. Cela incite à recourir massivement aux voitures individuelles qui accroissent la congestion et la pollution de l'air. De plus, **la rareté organisée du taxi ou du VTC entraîne de lourds impacts négatifs pour les quartiers prioritaires** en ce que cela participe à leur isolement des centres urbains plus dynamiques économiquement et socialement.

3.1. DÉFICIT CHRONIQUE DE L'OFFRE DE TRANSPORT

À Paris, la demande de transport urbain alternatif aux taxis continue à augmenter en raison à la fois de l'accroissement démographique de la ville et de son attractivité internationale en tant que première destination touristique mondiale (particuliers et voyageurs d'affaires). Cependant, l'offre de taxi à Paris reste plafonnée par le nombre fixe de licences disponibles. La rareté artificielle de taxis protège et bénéficie aux acteurs traditionnels de l'industrie au détriment des consommateurs.

Le nombre de licences délivrées pour les taxis a difficilement évolué depuis que le système de numerus clausus a été mis en place. Par exemple à Paris, alors que la population parisienne a presque doublé depuis les années 1930, le nombre de licences a augmenté seulement de 26%.⁹ En 1937, il y avait 2.4 taxis pour 1 000 parisiens alors qu'en 2010, il n'y en a que 1.7 taxis pour 1 000 parisiens.

Dans son plus récent rapport, l'Autorité de la Concurrence a rappelé que la demande est particulièrement insatisfaite dans le secteur français des services de mobilité :

*“De manière générale, la demande de taxi, particulièrement à Paris, reste insatisfaite en raison notamment du contingentement du nombre de licences et de la réglementation concernant les tarifs pratiqués (horokilométriques), qui contribue à accentuer le déséquilibre entre l'offre et la demande à certaines heures et en certains lieux, comme l'ont souligné le Conseil puis l'Autorité à plusieurs reprises”.*¹⁰

L'Autorité explique que les principales causes sont les restrictions quantitatives et souligne la rareté des taxis et des VTC à Paris en comparaison avec d'autres grandes capitales mondiales comme Londres :

*“En 2015, selon les statistiques du ministère de l'intérieur, on dénombre 59 666 ADS, également communément appelées licences, pour environ 87 434 chauffeurs de taxi, contre 23 082 chauffeurs de VTC. À Paris, on dénombre environ 20 000 chauffeurs de taxi contre 3 600 chauffeurs de VTC. En Angleterre, qui ne contingente ni les licences pour taxi ni les licences pour VTC, on dénombre par comparaison 75 082 taxis contre 167 118 VTC et, à Londres, 25 200 taxis contre 78 700 VTC”.*¹¹

Ce manque d'offre de transport défavorise les consommateurs et conduit à la situation que la France connaît depuis quelques années : **une survalorisation des licences de taxi en partie due à la vive spéculation** organisée par le monopole de certains, comme le décrivait l'OCDE en 2007 :

*“La restriction du nombre de taxis est une intervention publique réduisant la concurrence. Limiter le nombre de licences n'est pas justifié économiquement et une restriction induit à la concurrence... Lorsque le nombre de licences est régulé, il y a une forte probabilité que ce contrôle soit orienté pour réduire l'offre bien en dessous des niveaux avec une entrée libre sur le marché, conduisant au développement de valeurs très élevées de licences (jusqu'à 500 000€) reflétant l'existence de rentes monopolistiques. Les consommateurs subissent des niveaux de service dégradés et, dans la plupart des cas, des prix élevés. Les pertes d'efficacité économique s'élèvent aussi en raison de ces distorsions de marchés.”*¹²

En 2008, la Commission pour la libération de la croissance française présidée par Jacques Attali a reconnu le besoin urgent de gérer le plafond artificiel sur l'offre de chauffeurs et a recommandé une augmentation du nombre de taxis et de VTC¹³. Cependant, à la suite d'une manifestation nationale, le Gouvernement avait déjà abandonné ce projet.

En 1989, le Gouvernement suédois a dérégulé l'entrée sur le marché et a assoupli l'obligation d'être affilié à une centrale de réservation. Les consommateurs ont bénéficié de gains immédiats : entre 1989 et 1996, le nombre total de taxi a augmenté de 25%, tandis que les temps d'attente ont été réduits significativement. Par ailleurs, aux Pays-Bas en 2000, et en Nouvelle-Zélande en 1989, les marchés de taxi ont été ouverts sans indemnisation des acteurs traditionnels.

⁹ Le premier régime de licences de taxis a été introduit à Paris en 1937, en plafonnant leur nombre à 14 000. Aujourd'hui, il y a plus de 17 700 taxis soit une augmentation de 26,4%. Sur cette période, la population de la région parisienne est passée de 5,8 millions en 1936 à près de 12 millions en 2016.

¹⁰ Avis de l'Autorité de la Concurrence n°15-A-20 publié le 24 mars 2016 et daté du 22 décembre (para. 5)

¹¹ *Idem* (para. 15)

¹² OCDE, “Taxi Industry: Competition and Regulation”, 2007, p. 17 <http://www.oecd.org/regreform/sectors/41472612.pdf>

¹³ Jacques Attali et la Commission pour la Libération de la Croissance Française, “Rapport de la Commission pour la Libération de la Croissance Française,” 2008, pp. 161-163, available at: <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/084000041/0000.pdf>

En 2014, le rapport parlementaire du député Thomas Thévenoud excluait aussi toute indemnisation des taxis, et établissait qu'il y avait seulement 4 voies pour réguler l'industrie du taxi :

Extraits de “Les modèles de réglementation du taxi dans les pays de l'OCDE.”
(Rapport de Thomas Thévenoud, avril 2014)

Encadré 4 : Les modèles de réglementation du taxi dans les pays de l'OCDE

On peut distinguer quatre modèles de réglementation du taxi :

- le monopole des taxis sur la maraude peut être assorti d'une interdiction de travailler en réservation préalable, comme à New York. La réservation préalable est alors réservée aux seuls équivalents des VTC, c'est-à-dire aux voitures avec chauffeur réservées à l'avance ;
- le monopole des taxis sur la maraude peut, comme à Londres, ne pas exclure leur intervention sur le marché de la réservation préalable, sur lequel une offre importante de voitures avec chauffeur existe. Toutefois, à Londres, le marché de la maraude est suffisamment rémunérateur pour que les taxis investissent assez peu le marché de la réservation préalable ;
- les deux marchés peuvent être intégralement réservés aux taxis. Le monopole n'est alors pas affirmé en droit mais l'entrée de nouveaux intervenants est fortement limitée, soit par des restrictions dans l'octroi des licences, soit par des restrictions touchant leur activité économique. C'est par exemple le cas dans la région de Bruxelles-Capitale, où une réglementation locale fixe une durée minimale de réservation de trois heures avec un minimum de 30 € par heure pour les voitures de location avec chauffeur ;
- les deux marchés peuvent être intégralement déréglementés, comme en Suède, en Finlande, en Norvège ou en Irlande. La distinction entre taxis et VTC n'existe alors plus et tous les acteurs sont susceptibles d'intervenir dans les mêmes conditions, en maraude et en réservation préalable.

Le marché français tombe dans la seconde catégorie et le Gouvernement devrait maintenant promouvoir la transition du secteur pour que les taxis et les VTC/LOTI coexistent avec succès tout en servant au mieux les besoins de mobilité des français.

3.2. UNE NÉCESSAIRE TRANSITION À LONG TERME POUR OUVRIR LE MARCHÉ À PLUS DE CONCURRENCE

Dès que le Gouvernement aura fait la transparence sur le commerce des licences, **l'UNAM recommande de mettre en place au plus vite une véritable transition économique et numérique** à travers les actions suivantes :

- ❑ **Établir un dialogue continu avec tous les acteurs concernés**, pour discuter de tous les problèmes sous l'égide des pouvoirs publics sans céder à la pression des manifestations et des violences ;
- ❑ Réaffirmer le monopole des taxis sur le marché de la maraude, et **reconnaître la nature libre et concurrentielle du marché de la réservation préalable, ouvert notamment aux taxis et aux VTC, comme l'a affirmé le Conseil constitutionnel en mai 2015¹⁴** ;
- ❑ **Inclure les taxis dans la croissance du marché de la réservation préalable** et alléger les contraintes fiscales et réglementaires actuelles qui pèsent sur les acteurs afin qu'ils puissent pleinement bénéficier de la croissance économique du secteur ;
- ❑ **Supprimer toute mesure législative et réglementaire qui crée de l'insécurité juridique** et/ou un plafonnement sur la croissance des entreprises du secteur (ex: obligation de retourner à la base pour les taxis et les VTC) ;
- ❑ **Mettre en œuvre des formations au numérique pour les chauffeurs de taxis** offertes par les plateformes ;

¹⁴ Décision n° 2015-468/469/472 QPC du 22 mai 2015

<http://www.conseil-constitutionnel.fr/conseil-constitutionnel/francais/les-decisions/acces-par-date/decisions-depuis-1959/2015/2015-468/469/472-gpc/communiqu-de-presse.143801.html>

- ❑ **Autoriser les chauffeurs de taxis et de VTC/LOTI à choisir librement leurs plateformes d'intermédiation** sur le marché libre et concurrentiel de la réservation préalable, et en interdisant les clauses d'exclusivité imposées par certaines plateformes ;
- ❑ **Faciliter l'accès à la profession de chauffeur VTC** pour que les chauffeurs obtiennent à moindre coût sous 10 jours leurs cartes professionnelles à compter du moment où ils commencent leurs démarches administratives, comme cela était en vigueur avant 2013 et permettre à tous les centres privés agréés en préfecture de délivrer la certification requise ;
- ❑ **Dissocier dans la voie d'accès à la profession de chauffeur VTC ce qui est nécessaire pour conduire une voiture à titre professionnel et ce qui est important à connaître pour créer et gérer une entreprise.** Tous les candidats au métier de chauffeur ne veulent pas forcément s'engager dans l'entrepreneuriat. Or, à ce stade, le régime juridique VTC a été pensé pour des travailleurs indépendants qui créent et gèrent leurs entreprises (ex: présence d'un module de gestion dans l'examen VTC en vigueur depuis février 2016). **Cela ne permet pas de développer le salariat dans le secteur de la mobilité** alors que les attentes sont fortes chez les chauffeurs pour travailler en tant que salariés dans des entreprises de transport ;
- ❑ **Reconnaître au nom du principe constitutionnel d'égalité que les entreprises LOTI ont leur place sur le marché de la réservation préalable** pour réaliser des activités de transport à titre onéreux au même titre que les autres entreprises de transport professionnel (taxis, VTC, moto-taxis) ;
- ❑ **Imposer un compteur connecté dans tous les taxis** afin de tracer toutes les courses et les transactions qui ont lieu à bord des taxis. Cela limitera la sous-déclaration des revenus, contiendra la spéculation sur la valeur des licences et fournira des données fiables aux autorités ;
- ❑ **Réduire les barrières à l'entrée, et les coûts récurrents pour conduire un taxi. Le régulateur devrait revoir les règles encadrant l'activité du taxi, y compris les qualifications requises pour conduire un taxi ainsi que les coûts d'achat des licences, d'assurance et de formation**¹⁵. En baissant les barrières à l'entrée et les coûts fixes, les chauffeurs pourront accroître leurs revenus et gagner en autonomie et flexibilité sur leurs horaires de travail, comme ce fut le cas à Singapour lorsqu'ils ont ouvert le marché à des chauffeurs professionnels (de 60 à 25 heures pour devenir taxis) ;
- ❑ **Accroître la flexibilité sur les prix au bénéfice des consommateurs.** En Suède par exemple, les compagnies de taxi sont libres de fixer leurs prix lorsqu'ils opèrent en réservation préalable mais sont obligées d'en informer les consommateurs avant leurs courses. Les taxis doivent être aussi équipés pour pouvoir fournir des factures. Cette réforme a permis aux taxis de baisser leurs prix quand la demande est faible, et de donner aux consommateurs une plus grande liberté de choix sur la meilleure offre de transport.

¹⁵ 300 heures de formation sont nécessaires pour obtenir une carte professionnelle de conducteur de taxi

4/ POUR ACCOMPAGNER L'OUVERTURE DU MARCHÉ, UN FONDS INTERPROFESSIONNEL DE SOLIDARITÉ

Le secteur évolue vers de nouvelles offres de mobilité qui peuvent coexister avec les acteurs traditionnels. En effet, la technologie a redéfini les usages et les services de mobilité dans toutes les villes à travers le monde. Elle permet de mieux répondre aux besoins des consommateurs tout en proposant des alternatives fiables et abordables à la propriété d'un véhicule particulier.

Cette transformation est certes rapide mais **le Gouvernement peut accueillir favorablement ces innovations tout en facilitant la cohabitation pacifique entre les acteurs**. Dans cette perspective d'ouverture du marché à la concurrence, les acteurs du secteur pourraient trouver ensemble des solutions de solidarité interprofessionnelle afin de prendre en compte le cas échéant des situations de détresse individuelle avérées et vécues par des personnes physiques qui opèrent dans le secteur, notamment les victimes de la spéculation sur les licences de taxi ces dernières années.

L'UNAM se propose donc de réfléchir à la création d'un "Fonds de Solidarité" si le Gouvernement engage un processus d'ouverture du marché. Ce fonds pourrait être mis en place pour une durée de 5 années applicable à l'ensemble des acteurs afin de faciliter leur transition. Le fonds pourrait être géré par une entité privée et interprofessionnelle, sous le contrôle du secteur, en lien étroit avec les pouvoirs publics, notamment les Ministères et les collectivités territoriales concernés. Cela permettrait d'établir un financement souple et proportionné, sans faire appel aux contribuables.

Le fonds pourrait ainsi :

- inclure **tous les acteurs** concernés (taxis, VTC, LOTI, etc.) ;
- être **géré et financé par ces acteurs** sur la base de l'assiette la plus large possible ;
- être **conditionné à la mise en oeuvre d'une véritable ouverture du marché** (comme exposé en partie 3) et d'une profonde modernisation des pratiques de certains acteurs (compteurs connectés et inviolables pour les taxis, révocation des licences en cas de violences urbaines, etc.) ;
- soutenir par une aide ponctuelle uniquement les personnes physiques qui vivent des **situations de détresse individuelle avérées**.

Un tel fonds s'inscrirait dans la longue tradition française de solidarité. En réunissant les acteurs concernés dans le dialogue, avec une régulation révisée et adaptée en faveur de l'ouverture du marché, ce fonds contribuerait au développement d'un nouveau secteur de la mobilité urbaine, apaisé et orienté sur la satisfaction du consommateur, la reconnaissance de l'innovation et l'emploi pour le plus grand nombre. En s'engageant dans cette transition, le Gouvernement pourrait ainsi éviter de nouvelles mesures disproportionnées et malthusiennes qui ne feraient que déclencher à nouveau de l'insécurité juridique et ralentir le développement de la mobilité du futur.

A PROPOS DE L'UNAM

L'Union des Nouveaux Acteurs pour la Mobilité (UNAM) rassemble les entreprises fournissant des services aux transporteurs professionnels de personnes afin de représenter les nouveaux acteurs économiques engagés en faveur d'une plus grande mobilité. Cab Formations (école de formation), le Cabinet Lobognon (expertise-comptable), Drive for Me (loueur de véhicules), LegalStart (accompagnement juridique), Reditum (centre de formation), Rent A Car (loueur de véhicules), Voitures Noires (loueur de véhicules et centre d'examen), Uber (application de mise en relation de chauffeurs professionnels et de passagers) sont membres fondateurs.

CONTACT

www.unam-france.com

president@unam-france.com