



HAL
open science

Le taxi : un service public de mobilité hors des grandes villes

Richard Darbéra

► **To cite this version:**

Richard Darbéra. Le taxi : un service public de mobilité hors des grandes villes. *Transports : économie, politique, société*, 2012, 472, pp.17-29. halshs-00771198

HAL Id: halshs-00771198

<https://shs.hal.science/halshs-00771198>

Submitted on 8 Jan 2013

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

LE TAXI : UN SERVICE PUBLIC DE MOBILITÉ HORS DES GRANDES VILLES

Richard Darbéra
Chercheur au CNRS
Latts, École des Ponts ParisTech
<darbera@enpc.fr>

(Article publié sous : Richard Darbéra, "Le taxi : un service public de mobilité hors des grandes villes", *Transports* n°472, mars-avril 2012, pp. 17-29)

| | |
|--|----|
| RÉSUMÉ..... | 1 |
| INTRODUCTION : LE TAXI COMME « TRANSPORT PARTICULIER SUBVENTIONNÉ » | 2 |
| DES CHARGES RAPIDEMENT CROISSANTES POUR LES FINANCES PUBLIQUES | 2 |
| <i>Des taxis de plus en plus nombreux</i> | 2 |
| <i>Des marchés essentiellement liés à la commande publique</i> | 3 |
| UNE PÉRIODE DE CHANGEMENT RAPIDE DANS LES CONDITIONS DE LA CONCURRENCE | 4 |
| <i>Les évolutions prévisibles de l'organisation du transport de malades assis</i> | 4 |
| Une explosion des budgets..... | 5 |
| Des réformes contraintes par un cadre réglementaire morcelé..... | 6 |
| <i>L'arrivée des « LOTTI » dans le transport des scolaires handicapés</i> | 6 |
| De la difficulté de faire jouer la concurrence..... | 7 |
| <i>La continuation des transports publics urbains et les transports à la demande</i> | 7 |
| Un bouquet de services | 9 |
| Des taxis pas toujours fiables..... | 9 |
| UN NOUVEL ACTEUR : LES VOITURES DE TOURISME AVEC CHAUFFEUR | 10 |
| Le chaînon manquant | 10 |
| UNE PROFESSION FRAGMENTÉE FACE À DE NOUVEAUX DÉFIS | 11 |
| <i>Des intérêts divergents</i> | 11 |
| La question du central téléphonique de réservation..... | 11 |
| <i>De nouveaux défis</i> | 12 |
| L'attribution des marchés de transports subventionnés | 12 |
| Les nouvelles technologies vont-elles redistribuer les cartes ?..... | 12 |
| CONCLUSION | 13 |
| RÉFÉRENCES..... | 13 |

RÉSUMÉ

On ne le sait pas, mais l'essentiel de l'offre de taxi en France se situe hors des grandes métropoles. Et cette offre est très largement subventionnée. En termes de charges pour les finances publiques, le poids total de ces subventions est comparable à celui des coûts d'exploitation des réseaux de transports urbains de province, et il croît rapidement, sous l'effet conjugué du vieillissement de la population, de l'étalement urbain, de la rationalisation de l'offre hospitalière, etc.

En France les services subventionnés offerts par les taxis sont segmentés en plusieurs marchés selon l'organisme public financeur : commune, département, Sécurité Sociale, etc. Sur chacun de ces marchés, les taxis sont plus ou moins en concurrence avec d'autres transporteurs qui relèvent de cadres réglementaires différents selon leur ministère de tutelle : Intérieur, Transport, Santé, Finances. Cette multiplicité des cadres réglementaires, qui fausse la concurrence, et renchérit les coûts, est une spécialité française.

ABSTRACT

It is little known, but most of the taxis in France operate outside the major cities. And the services they supply are very heavily subsidized. In terms of costs to the public purse, the total budget of these subsidies is comparable to the operating subsidies granted to the urban transport networks outside the Paris region, and it is growing rapidly under the combined effect of the aging population, the urban sprawl, the rationalization of hospital services, etc.

In France subsidized services provided by Taxis are segmented into several markets depending the public financing agency: town, state, Social Security, etc. In each one of these markets, taxis are more or less in competition with other carriers that fall under different regulatory frameworks according to the ministry that grants the license: Interior, Transportation, Healthcare, Finance. This multiplicity of regulatory frameworks, which distorts competition and inflates costs, is a French specialty.

INTRODUCTION : LE TAXI COMME « TRANSPORT PARTICULIER SUBVENTIONNÉ »

1. Il y a 40.000 taxis en province¹. Leur activité s'exerce dans plusieurs marchés distincts, le marché du taxi proprement dit (téléphone & station), et les marchés de services publics de transport : transport de malades assis (transport assis professionnalisé ou TAP) pour les Caisses Primaires d'Assurance Maladie (CPAM), transports scolaires, transports scolaires pour enfants handicapés, transports des personnes à mobilité réduite (PMR) ou autres, et complément des services de transports collectifs urbains (TC). Le poids relatif de ces marchés dans le chiffre d'affaires des taxis varie sensiblement selon la commune qui a délivré leur autorisation de stationnement, c'est à dire leur licence. On peut en effet distinguer : (i) les grandes métropoles, (ii) les villes de plus de 20.000 habitants, (iii) les communes à la périphérie de ces villes et de ces métropoles et (iv) les communes rurales.

2. Le Tableau 1 ci-dessous donne une estimation des parts relatives des différents marchés dans l'activité des taxis selon leur commune de rattachement.

Tableau 1 – Activité des taxis selon leur commune de rattachement

| | Rural | dont Banlieues* (Faux ruraux) | Villes 20.000+ | Métropoles 190.000+ | Paris |
|----------------------------|--------|-------------------------------------|-------------------|------------------------|--------|
| Nombre de licences* | 22 000 | ? | 5 600 | 4 200 | 16 000 |
| TAP pour CPAM | 70-90% | 10-40% | 10-40% | | |
| Scolaires | 0-10% | 0% | 0% | | |
| Scolaires handicapés | 20-30% | 10% | 10% | | |
| PMR & autres | ? | | | | |
| Complément TC | | | | | |
| Taxi (téléphone & station) | 5% | 50-90% | 50-90% | | |

Sources : Le nombre de licences provient d'une exploitation de l'état récapitulatif des taxis du ministère de l'Intérieur. N'ayant pas eu accès aux fichiers informatiques, il ne nous a pas été possible de calculer les effectifs des banlieues. L'importance relative des différents marchés dans les chiffres d'affaires résultent d'interviews avec des responsables des organisations syndicales de taxis.

3. Hors de Paris, les taxis sont donc largement dépendants des marchés de services publics de transport, qu'on pourrait aussi appeler « transport particulier subventionné ». Les modes d'attribution de ces marchés sont en pleine évolution du fait de nouvelles réglementations et de nouvelles pratiques. Ces changements et ceux qu'apporteront des réformes en chantier pourraient se faire au détriment des taxis et à l'avantage de leurs concurrents : les transporteurs « LOTI »², les entreprises de transport sanitaires (ambulances & Véhicules Sanitaires Légers ou VSL) et bientôt, peut-être, les Voitures de Tourisme avec Chauffeurs. Ainsi, lors de la campagne d'attribution des marchés de l'été 2010, dans la plupart des départements, les taxis ont-ils perdu des positions qu'ils tenaient dans le marché des transports scolaires handicapés.

DES CHARGES RAPIDEMENT CROISSANTES POUR LES FINANCES PUBLIQUES

Des taxis de plus en plus nombreux

4. Hors zone parisienne, plus du deux tiers des licences sont attachées à des communes de moins de 20.000 habitants. Mais alors que le nombre de licences a sensiblement diminué dans les villes de 200.000 habitants et plus, il a très fortement augmenté dans ces zones rurales, à un rythme annuel moyen supérieur à 4,1% dans les années qui ont séparé les deux derniers recensements disponibles. Le Tableau 2 ci-dessous montre la répartition des licences entre les villes et les communes rurales, ainsi que son évolution entre 2001 et 2004. Il ne nous a malheureusement pas été possible d'obtenir les données collectées en 2007 par le ministère de l'Intérieur, car il ne souhaite pas les diffuser, mais plusieurs indices laissent penser que cette évolution s'est encore accélérée dans les années récentes. Les statistiques de la préfecture des Alpes-de-Haute-Provence³ font état d'une augmentation du nombre d'autorisations de stationnement au cours de la période 2000-2007 de 44 % !

¹ En fait, en 2004, il y avait 32000 licences exploitées hors de la zone des taxis parisiens. Dans certaines régions, une part importante de ces licences sont exploitées par deux, voire trois salariés. Pour le nombre de chauffeurs, les chiffres produits dans l'état récapitulatif des taxis du ministère de l'Intérieur sont incohérents. Il y aurait en province entre 38 000 et 46 000 chauffeurs.

² Transporteurs publics routiers de personnes dont l'activité est encadrée par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI)

³ Conseil de la concurrence n° 08-D-23 du 15 octobre 2008

Tableau 2 – Évolution des nombres de licences 2001-2004

| | 2001 | 2004 | 2001>04 |
|--|--------|--------|---------|
| Villes de 190.000 habitants et plus (hors Paris) | 4 267 | 4 156 | -2,6% |
| Villes de 20 à 190.000 habitants | 5 581 | 5 626 | 0,8% |
| Communes de moins de 20.000 habitants | 19 393 | 21 905 | 13,0% |
| Source : calculs de l'auteur à partir des états récapitulatifs des taxis et voitures de petite remise pour 2001 et 2004, une publication du ministère de l'Intérieur | | | |

5. Pourquoi la croissance a-t-elle été plus forte en zone rurale ? Trois phénomènes concourent à l'expliquer : (i) une croissance des besoins, (ii) un faible contrôle des préfets sur la création de licences par les maires et (iii) une stratégie délibérée d'autres transporteurs, ambulanciers ou transports publics, pour investir le marché et diversifier leur offre en recherchant des complémentarités⁴.

6. La croissance des besoins est bien réelle, il s'agit en particulier de l'augmentation de la demande pour les transports subventionnés par les collectivités locales et les services sociaux, demande sur laquelle nous reviendrons.

7. Mais une autre raison, plus préoccupante selon les syndicats d'artisans taxis qui avancent cette explication, serait l'inconséquence des maires des petites communes qui octroient des licences gratuites en pensant créer des emplois ou offrir de la mobilité à leurs électeurs et l'indifférence des préfets qui tardent à mettre en œuvre la « formule » du protocole d'accord⁵ qui devrait encadrer la création de licences au niveau départemental en l'indexant sur les variables économiques. Quand elles sont accordées dans les communes rurales à la périphérie des grandes villes, cette augmentation inconsidérée du nombre des licences pose problème dans la mesure où ces « faux ruraux » viennent marauder dans la ville, hors de leur zone de prise en charge⁶.

8. Le cas des Alpes-de-Haute-Provence est emblématique de ce phénomène. Entre 2001 et 2007, plus de la moitié des autorisations de stationnement effectivement créées l'ont été contre l'avis de la commission départementale des taxis (Tableau 3). Cette commission de composition tripartite, permet la concertation entre les représentants de l'administration, des usagers et des taxis. Elle est obligatoirement consultée pour la fixation du nombre de taxis à exploiter dans chaque commune. L'avis des taxis y est généralement prépondérant.

Tableau 3 – Création d'autorisations de stationnement dans les Alpes-de-Haute-Provence entre 2001 et 2007

| | Activité de la commission départementale des taxis | | | | | Autorisations de stationnement effectivement créées |
|---|--|-------------------------|-----------------|-------------------|-------------------|---|
| | Nb de Commissions | Nb de dossiers examinés | Avis favorables | Avis défavorables | Dossiers ajournés | |
| 2000 | 1 | 3 | 1 | 2 | 0 | 1 |
| 2001 | 1 | 6 | 3 | 3 | 0 | 6 |
| 2002 | 2 | 14 | 7 | 7 | 0 | 11 |
| 2003 | 1 | 11 | 3 | 8 | 0 | 9 |
| 2004 | 4 | 29 | 7 | 18 | 4 | 11 |
| 2005 | 3 | 12 | 2 | 8 | 2 | 9 |
| 2006 | 1 | 5 | 1 | 4 | 0 | 3 |
| 2007 | 1 | 6 | 0 | 6 | 0 | 1 |
| Total | 14 | 86 | 24 | 56 | 6 | 51 |
| Source : Conseil de la concurrence, Décision 08-D-23 du 15 octobre 2008 relative à des pratiques mises en œuvre par le syndicat des artisans et entrepreneurs de taxis des Alpes-de-Haute-Provence et certains de ses membres | | | | | | |

9. Enfin, s'y ajouterait le comportement des entreprises d'ambulances et de VSL qui cherchent à obtenir des licences de taxi comme complément de leur VSL afin de pouvoir choisir, selon la course demandée, entre le mode taxi et le mode VSL celui qui leur rapportera la plus grande marge, compte tenu des différents régimes de tarification, régimes que nous examinerons plus loin.

Des marchés essentiellement liés à la commande publique

10. Les marchés des taxis ruraux sont essentiellement des marchés pour des courses dont les voyageurs ne supportent qu'une fraction du prix : le TAP (transport assis professionnalisé), le transport scolaire, celui des scolaires handicapés, les services pour assurer la continuation des transports publics et le transport à la demande qui sont des exigences de la loi, le transport de

⁴ 15% des entreprises de transports sanitaires exploitent aussi des licences de taxis (Bonamy, 2010, p.12)

⁵ Protocole d'accord relatif à l'évolution de la profession de taxi du 28 mai 2008

⁶ Les taxis ne peuvent stationner dans l'attente de clients, et ne prendre des clients qui les hélent dans la rue, que dans leur zone de prise en charge, c'est-à-dire, le plus souvent, dans la commune qui a délivré leur autorisation de stationnement. Ils ne peuvent aller chercher des clients hors de leur commune que s'ils répondent à une commande. Pour recevoir des commandes des villes centre, l'astuce des « faux ruraux » consiste à faire paraître une publicité dans l'annuaire de la ville en mentionnant leur numéro de téléphone mobile.

personnes à mobilité réduite (PMR). S'ajoute à ces commandes publiques, dans certains cas, la desserte de l'aéroport (ou de la gare de TGV) situé dans la commune.

11. Les périmètres pour ces marchés dépassent souvent la zone de prise en charge (Tableau 4), c'est à dire la commune qui a créé la licence, ou la Zone Unique de Prise en Charge (ZUPC) en cas d'accord intercommunal.

Tableau 4 - Quels périmètres pour les marchés des taxis ruraux ?

| Marché | Poids dans l'activité | Limite administrative de prise en charge | Contrainte technique |
|---|-----------------------|--|---|
| Station & rue | 0% | Commune ou zone unique | Retour à vide si le client va hors commune ou hors ZUPC |
| Téléphone | 5% | Partout | mais course d'approche chère si le client appelle hors commune |
| Aéroport | - | Commune ou zone unique | sur réservation uniquement si hors commune |
| Transport de malades assis (TAP) | 70-90% | Département | Trousse de secours à bord. Retour à vide payé (si hors commune) Attente payée. Course d'approche non comprise. Remise consentie par le taxi dans le cadre de conventions. |
| Scolaire | 5-10% | Groupe de communes ou Département | Appels d'offres |
| Scolaire handicapés | 10-30% | Département | Appels d'offres |
| Continuation des transports publics et transport à la demande | 5-10% | Communauté urbaine ou Groupe de communes | Au gré à gré |
| PMR (personnes à mobilité réduite) | - | ? | Marché peu intéressant pour taxi car véhicules spéciaux. Problème de tarification adaptée. Certains Conseils Généraux ou caisses aident à l'investissement |

Note : ZUPC = Zone Unique de Prise en Charge

UNE PÉRIODE DE CHANGEMENT RAPIDE DANS LES CONDITIONS DE LA CONCURRENCE

12. Une période de changement rapide dans les conditions de la concurrence

13. Ces dernières années, les conditions de la concurrence pour ces marchés traditionnels des taxis ruraux ont entamé une période de changement rapide du fait (i) d'une augmentation de la demande, (ii) de modifications dans la législation qui régit l'attribution de ces marchés, et (iii) de l'apparition de nouveaux concurrents des taxis.

Les évolutions prévisibles de l'organisation du transport de malades assis

14. Tout d'abord une précision : le terme de « transport sanitaire » que l'on rencontre parfois est impropre, « sanitaire » ne s'applique en effet qu'à une catégorie de transporteurs et non à un marché de transport. On parle de transporteurs sanitaires pour les entreprises qui exploitent des ambulances et des Véhicules Sanitaires Légers (VSL). C'est une profession réglementée avec numerus clausus et qui relève du ministère de la Santé alors que les taxis relèvent du ministère de l'Intérieur.

15. On parle de transport de malades, pour le transport financé par sécurité sociale sur prescription médicale. La prescription médicale ne définit que le type de transport : couché ou assis. Le choix du transporteur est laissé à l'appréciation du patient.

16. Le transport de malades peut être réalisé par trois types de véhicules. Lorsque le transport doit être effectué en position couchée et que le patient nécessite une surveillance constante, seule l'ambulance peut être utilisée. En revanche, pour le transport assis (dit professionnalisé, ou TAP) on peut avoir recours soit à un véhicule sanitaire léger (VSL) soit à un taxi. Ce dernier doit depuis 2008 avoir signé une convention avec la Caisse Primaire d'Assurance Maladie (CPAM), conformément à une convention-type nationale. Les taxis appliquent les tarifs préfectoraux mais des remises fortement encadrées (entre 5 et 15%) sont prévues par la convention au profit des CPAM. Ces conventions suivent un modèle national, mais chaque département fixe lui-même les « taux de remise » et les conditions particulières, par exemple la télétransmission des factures. Pour les transports en ambulance et VSL à la charge directe de l'assurance maladie, les éléments de tarification relèvent du fonctionnement conventionnel entre l'assurance-maladie et des fédérations de transporteurs sanitaires, avec des

négociations nationales⁷ des tarifs des prestations, et des contrats de bonne pratique... (Eyssartier, 2010, p. 41)

Une explosion des budgets

17. Les dépenses de transport de patients (couché et TAP) connaissent depuis plus de dix ans une forte progression. Cette hausse structurelle, comprise entre 6% et 10% par an entre 1998 et 2009, s'explique très largement par les restructurations hospitalières, par le développement de l'hospitalisation de jour, mais aussi par l'augmentation du nombre de personnes souffrant d'affections de longue durée (ALD), combinée au vieillissement de la population. En 2009 le coût total de ces transports s'élevait à 3,35 milliards d'euros. Les déplacements en taxi représentaient 30% de ces dépenses, les transports en ambulance 41,5% et en VSL 26%. (Bonamy, 2010, p.12)

18. Nous n'avons pas obtenu les données statistiques départementales sur les nombres de taxis conventionnés, les nombres d'ambulances et VSL et le montant des dépenses liées au transport assis professionnalisé (TAP). Ces données permettraient d'identifier des cas contrastés entre différents départements de parts de marchés attribués aux taxis ou aux VSL. En les comparant aux recensements des taxis par le ministère de l'Intérieur, elles permettraient aussi de définir de façon précise ce que l'on pourrait appeler « taxi ruraux ». Il apparaît en effet que le TAP est un marché vital pour les taxis des petites villes et communes rurales. Il est donc certain que dans ces zones 100% des taxis sont conventionnés.

19. Avant la loi de 2006 et ses décrets de 2008, les patients pouvaient se faire rembourser sur ordonnance et facture du taxi, et dans ce cas voyager avec n'importe quel taxi. Mais le tiers payant était seulement possible avec des taxis conventionnés reconnaissables à leur macaron. Les ristournes que les taxis conventionnés accordaient à leur CPAM pouvaient aller jusqu'à 40%. Aujourd'hui les CPAM ne remboursent que les courses faites dans des taxis conventionnés.

20. La gestion par les taxis de leurs demandes de remboursement est une tâche complexe. En particulier parce que les malades peuvent relever de différentes caisses selon leur profession. Il faut pour cela utiliser un logiciel spécifique. Pour les taxis ruraux, dont ces courses font l'essentiel de l'activité, il y a une incitation forte à acheter dans le commerce un logiciel adapté. Quand on utilise le logiciel, la CPAM rembourse dans les quatre jours, sinon le remboursement prend un mois. Il y a peu (moins de 5%) de courses perdues si le taxi a bien vérifié les documents du malade. Pour les taxis des villes, en revanche, qui sont moins attentifs à vérifier les documents des malades, parfois mal conseillés par les hôpitaux, les rejets peuvent atteindre 14% comme à Paris. Les maisons du taxi de Lyon et de Paris offrent ces services pour leurs adhérents.

21. Pour l'assurance maladie, la hausse des dépenses de transport tient certes à une augmentation des besoins, mais elle tient aussi à un glissement vers des modes de transports plus chers. Ainsi, le recours au VSL a-t-il diminué de 0,4% en 2009, avec un coût moyen par trajet de 31,5 euros, tandis que le recours au taxi a augmenté de 11%, avec un coût moyen de 47,4 euros, et que le recours à l'ambulance a connu une hausse de 5,8%, avec un coût moyen de 94 euros. Ce glissement résulte largement de la stratégie des opérateurs pour pallier la chute de rentabilité des VSL entraînée par l'augmentation des charges de personnel suite à la mise en place des 35 heures et aux impacts de la réglementation européenne sur les temps de garde⁸.

Tableau 5 - Concurrence taxi-VSL

| | Taxi | VSL |
|-------------------------|---|------------------------|
| Retour à vide | payé seulement si le client va hors commune | Pas payé |
| Prise en charge | 2€ | 10-15€ |
| Course d'approche | Pas payée | Pas payée |
| Attente | payée | Pas payée |
| Tarif | Horo-Kilométrique | Kilométrique seulement |
| Qualification chauffeur | | Spéciale |
| Qualification voiture | Selon département | |
| PMR | ? | ? |

22. Les entreprises de transport sanitaire ont un parc contraint. On a assisté à une forte diminution de leur nombre du fait d'un phénomène de concentration au niveau régional, par fusion ou absorption.

⁷ Pour les VSL les tarifs sont donc fixés au niveau national, il y a néanmoins de légères différences selon la localisation de l'entreprise de transport sanitaire sur le territoire (zones A, B, C, D) et pour certaines agglomérations de la région parisienne.

⁸ qui sont maintenant payés au même niveau que les temps de service effectif alors qu'ils ne l'étaient qu'au tiers.

Des réformes contraintes par un cadre réglementaire morcelé

23. La Direction de la Sécurité Sociale cherche des moyens de maîtriser l'évolution de ces dépenses. Une opportunité pourrait être la création⁹ des agences régionales de santé (ARS) le 1^{er} avril 2010. Celle-ci rend en effet possible le transfert des compétences actuellement exercées par la CNAMTS¹⁰ et les CPAM en matière de régulation du transport non urgent de patients. Dans cette logique, la régulation serait assumée par les ARS autour de plateformes logistiques implantées sur chaque territoire de santé pertinent et dont la gestion serait confiée à des opérateurs privés choisis par appels d'offres. Les établissements de santé et les médecins libéraux transmettraient leurs demandes de transport à la plateforme via un numéro d'appel unique.

24. Par ailleurs, le Comité des transports sanitaires qui d'après le décret n° 2010-810 du 13 juillet 2010, n'est ouvert qu'aux organisations professionnelles nationales de transports sanitaires, devrait s'ouvrir aussi aux fédérations d'artisans taxis, voire à des associations de patients. En effet, comme le taxi assure déjà 57% du TAP, le ministère de la Santé souhaite que les représentants des taxis travaillent en parallèle avec le Comité des transports sanitaires pour ne pas laisser les mains libres aux ambulanciers.

25. Enfin, la dématérialisation des procédures et le déploiement effectif de la géolocalisation, utilisés à des fins de prévention et de lutte contre la fraude, ainsi que d'amélioration de la transmission des données, pourraient devenir une priorité pour la CNAMTS.

26. Pour ce qui concerne le transport assis professionnalisé, les syndicats de taxis voient comme un avantage la disparition progressive des VSL condamnés pour leur manque de rentabilité. En fait cette disparition se fait aussi au profit des ambulances, avec un coût très élevé pour les caisses des services sociaux. Cette évolution amènera nécessairement une réaction des organismes qui en supportent le coût.

27. Une mesure radicale, actuellement étudiée par la Direction de la Sécurité Sociale (DSS), pourrait être proposée pour rééquilibrer le parc de véhicules sanitaires : ajouter à l'article R.322-10-1 du code de la sécurité sociale le paragraphe suivant : « Lorsqu'un transporteur sanitaire utilise une ambulance pour une prescription de transport assis professionnalisé (TAP), en application du référentiel mentionné à l'alinéa précédent, il facture un transport en véhicule sanitaire léger (VSL). Dans ce cas, le transporteur en informe l'assuré ou l'ayant droit et en porte mention sur la prescription, avant l'embarquement de la personne transportée, ainsi que sur la facture. A défaut, le transport n'est pas pris en charge ».

28. Si cette mesure est mise en œuvre, les sociétés d'ambulances pourraient accentuer leur diversification dans le taxi et faire pression pour la création plus rapide de nouvelles licences.

L'arrivée des « LOTI » dans le transport des scolaires handicapés

29. Le second marché en importance pour les taxis ruraux est celui des contrats avec les Conseils Généraux pour assurer le transport scolaire, et en particulier celui des scolaires handicapés. La responsabilité de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires incombait déjà aux départements, mais jusqu'en 2010, c'était généralement un service de la préfecture qui attribuait les circuits de ramassage des scolaires handicapés. Il le faisait le plus souvent de gré à gré. Selon les départements, les taxis pouvaient se voir attribuer une part substantielle du marché des scolaires handicapés en vertu de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) qui autorisait les taxis à assurer des transports réguliers ou à la demande, à condition qu'il s'agisse d'une activité accessoire et qu'elle ne dépasse pas 50% du chiffre d'affaires annuel du taxi. Deux textes sont probablement à l'origine du changement : d'une part le nouveau code des marchés publics de 2006¹¹ et, d'autre part, le décret¹² de mai 2010 instaurant un régime spécifique aux taxis d'inscription au registre des transporteurs.

30. Les entreprises de taxi ne peuvent maintenant réaliser ce type de transport que si elles sont inscrites au registre des transporteurs publics routiers de personnes (tenu par les DREAL (directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement) anciennement DRE). L'activité des transporteurs publics routiers de personnes est encadrée par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI). Dans le jargon des taxis, les « Loti » sont donc les entreprises de transport qui relèvent de la loi, ce terme recouvre les grandes entreprises de transport public et les petites entreprises de « transports occasionnels ».

⁹ en vertu de la loi n° 2009-879 du 21 juillet 2009

¹⁰ Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés

¹¹ Décret n°2006-975 du 1 août 2006 portant code des marchés publics

¹² Décret n° 2010-524 du 20 mai 2010 modifiant certaines dispositions relatives aux transports routiers

31. En entrant dans le domaine des « Loti », les taxis s'ouvrent une grande variété de marchés, mais sur certains d'entre eux, ils affrontent des entreprises avec des moyens illimités et des économies d'échelle. Sur d'autres marchés plus étroits, en revanche, leur possibilité d'exploiter simultanément leur domaine réservé et de ne faire du Loti que comme complément d'activité leur donne un avantage compétitif.

De la difficulté de faire jouer la concurrence

32. En application de l'article 1^{er} du code des marchés publics, tous les circuits de transport scolaire sont soumis aux règles de passation des marchés publics. Une mise en concurrence est donc obligatoire au delà du seuil de 90.000 € HT. Jusqu'à ce seuil, le pouvoir adjudicateur "peut décider que le marché sera passé sans publicité, ni mise en concurrence préalables" (article 28 du code des marchés publics). Cependant, la plupart des marchés de transport scolaire sont d'un montant global supérieur à ce seuil, ce qui implique une mise en concurrence obligatoire.

33. Le nouveau code des marchés publics¹³ a aussi modifié le mode d'attribution de ces marchés dans son article 10 qui édicte le principe de l'allotissement : « Afin de susciter la plus large concurrence, et sauf si l'objet du marché ne permet pas l'identification de prestations distinctes, le pouvoir adjudicateur passe le marché en lots séparés. » Cette règle de base étant posée, le législateur précise que le pouvoir adjudicateur « choisit librement le nombre de lots, en tenant compte notamment des caractéristiques techniques des prestations demandées, de la structure du secteur économique en cause et, le cas échéant, des règles applicables à certaines professions ».

34. Avec ce cadre réglementaire, les artisans taxi ont donc accès aux appels d'offres passés par les conseils généraux pour les transports scolaires. En théorie, du moins, car deux difficultés demeurent pour eux. D'abord, la lourdeur de la procédure, avec des cahiers des charges souvent complexes et exigeant la production de multiples pièces. Ensuite, la définition même des lots.

35. Si l'allotissement est la règle, les conseils généraux ont toute latitude pour mettre ce qu'ils veulent dans chacun des lots. C'est là que, souvent, le bât blesse pour les taxis. En effet, le service juridique de la Fédération Nationale des Artisans du Taxi (FNAT) a constaté que souvent les lots ne sont pas adaptés aux taxis, comme dans le cas de circuits de taille trop importante; ou encore que les lots sont mal articulés entre eux, ce qui empêche les artisans de pouvoir faire un choix. À cela s'ajoute le fait que les petites entreprises de taxi sont souvent « coincées » par le fait qu'elles ne disposent pas d'un parc de véhicules permettant de satisfaire aux conditions d'attribution des lots, problème de la taille des véhicules et de l'étendue de la gamme présente dans leur parc.

36. On peut aussi penser que les Conseils Généraux préfèrent les appels d'offres groupés pour se décharger complètement de la gestion et du suivi.

37. Pour les Conseils Généraux traiter avec les transporteurs publics plutôt qu'avec les taxis présente en effet plusieurs avantages. Ils sont tout d'abord en terrain connu car ces transporteurs exploitent déjà généralement les lignes interurbaines et les itinéraires de ramassage scolaire du département. La capacité de ces transporteurs à grouper tant que possible les courses, en ayant éventuellement recours à un éventail de véhicules de diverses tailles permet aussi aux Conseils Généraux d'optimiser leur budget de transport. Enfin, comme on le verra dans la section suivante, ces transporteurs offrent une garantie de continuité et qualité de service qui n'est pas toujours assurée avec les taxis.

38. Symétriquement, pour les grands transporteurs, le problème est de capter tous les marchés exploitables par bus et de compléter leur offre, si nécessaire, en sous-traitant à des taxis ou à des voitures de tourisme avec chauffeur, ou encore à leurs propres filiales, les services de faible capacité.

39. Lors des derniers appels d'offres, dans la Drôme, la Loire, et le Rhône les taxis n'ont obtenu aucun marché scolaire.

40. On le voit, de grandes incertitudes pèsent sur la capacité des taxis à enrayer la perte de ces marchés.

La continuation des transports publics urbains et les transports à la demande

41. Parce que faire rouler des autobus avec moins de quatre passagers, comme cela arrive fréquemment en bout de ligne ou en heure creuse, n'est justifié ni économiquement ni d'un point de vue environnemental, les autorités organisatrices des transports urbains incitent leur

¹³ Annexe au décret n° 2006-975 du 1er août 2006 portant code des marchés publics (CMP 2009)

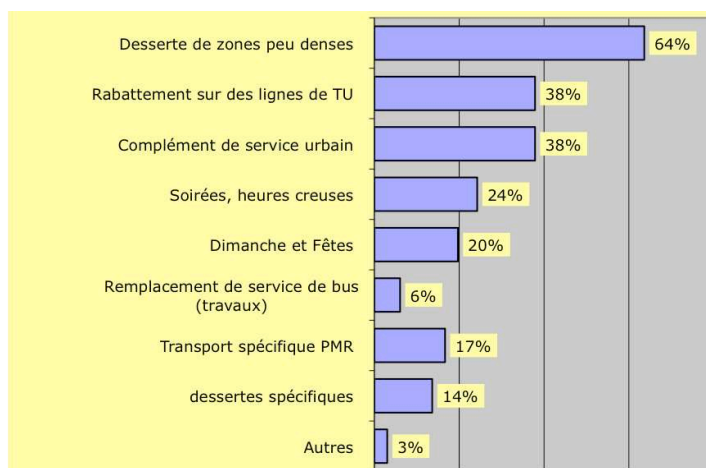
concessionnaires à établir des partenariats avec des taxis ou avec des transporteurs occasionnels qui exploitent des véhicules plus petits pour assurer la continuité du service de transport public quand l'emploi d'autobus ne se justifie plus.

42. En 1998 puis en 2002, en collaboration avec la FNAT, l'Union des transports publics (UTP)¹⁴ a mené une enquête¹⁵ auprès de ses adhérents sur les relations entre les artisans taxi et les entreprises de transport public urbain. Malheureusement cette enquête n'a plus été renouvelée depuis. Les données plus récentes que nous avons obtenues n'ont donc pas valeur statistique.

43. Parmi les 110 réseaux qui avaient répondu à l'enquête, 66 avaient fait état d'une expérience actuelle ou passée de partenariat Taxi / Transport Public, soit un taux de 60% des réponses.

44. Selon l'enquête, la nature des services de transport issus des partenariats Taxi / Transport Public est très variée, comme le montre le graphique ci-dessous. On remarquera que, dans 42 réseaux, soit 64% des cas, le partenariat répond entre autre à un besoin de desserte de zones peu denses de l'agglomération. Dans 38% des cas, les services de taxis –qu'ils soient à la demande ou en lignes régulières– assurent le rabattement des clients sur les lignes d'autobus ou de métro du réseau urbain.

Figure 1 - Nature des services dans le cadre des partenariats Taxi/Transport Public (pourcentage des contrats incluant le service)



Source: d'après UTP, 2003, p. 5.

45. De plus, au sein même des réseaux de transport, il n'est pas rare que le partenariat Taxi / Transport Public impulse plusieurs services. Ainsi, certains réseaux peuvent proposer, par exemple, un service à la demande pour relier un quartier excentré, un service de ligne régulière pour la desserte d'un marché et un service dédié au transport des personnes à mobilité réduite (PMR).

46. Sur l'ensemble des réseaux, dans la grande majorité des cas (94%), l'opérateur de transport public urbain est l'interlocuteur principal des taxis. Dans 4 cas, c'est l'Autorité Organisatrice qui joue le rôle « d'interlocuteur principal », seule ou avec l'opérateur de transport public urbain.

47. Pour ce qui est du mode de représentation des professionnels du taxi sur les contrats, dans la majorité des cas (55%), le mode de représentation choisi est celui d'un groupement (GIE, association ou société). Pour le reste, il semble que la contractualisation s'effectue directement avec les Taxis. La plupart des contrats sont conclus pour une durée d'un an et sont, le plus souvent, renouvelables par tacite reconduction.

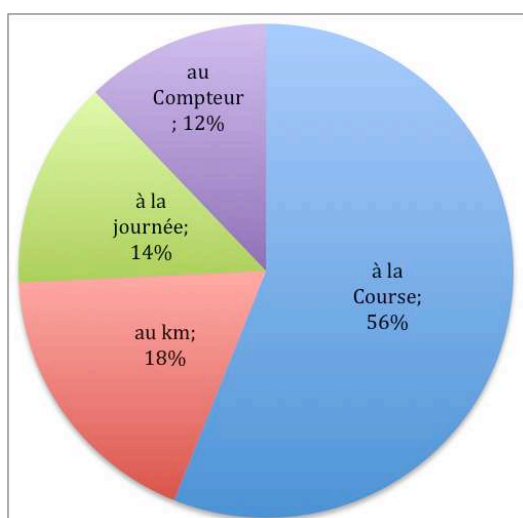
48. La pratique la plus courante est une rémunération forfaitaire basée sur la course. Viennent ensuite d'autres modes de rémunération forfaitaires basés sur les kilomètres parcourus ou sur les jours travaillés. Enfin, dans 12% des cas les rémunérations sont basées sur

¹⁴ Union des transports publics et ferroviaires (UTP) est le syndicat professionnel regroupant les entreprises de transport public urbain de voyageurs (routier et ferroviaire) en France. Parmi ses adhérents figurent la RATP et de la SNCF.

¹⁵ 110 entreprises de transport urbain avaient répondu à l'enquête de 2002, soit un taux de réponse de 73% par rapport aux adhérents de l'UTP de l'époque. Ce taux de réponse varie en fonction de la classe de réseau :
- 100% pour la classe 1 qui comprend 21 réseaux de plus de 250 000 habitants,
- 80 % pour la classe 2 qui comprend 40 réseaux de 250 à 100 000 habitants,
- 64 % pour la classe 3 qui comprend 89 réseaux de moins de 100 000 habitants.

la tarification taxi traditionnelle, avec ou sans réduction du prix indiqué au compteur. La figure ci-dessous montre la répartition de ces différentes formes de rémunération.

Figure 2 - Rémunération du service



Source: d'après UTP, 2003, p. 10.

Un bouquet de services

49. Les services de transport développés avec les taxis sont multiples et variés. Pour simplifier, il peut distinguer les services « à la demande » (comme c'est le cas 7 fois sur 10) et les services « réguliers » (3 fois sur 10).

50. Le concept de transport « à la demande » est défini par la LOTI de 1982 —précisé par décret n°85-891 du 16 août 1985— dans son article 26 concernant le transport routier non urbain de personnes : « Les services publics à la demande de transport routier de personnes sont des services offerts à la place, déterminés en partie en fonction de la demande des usagers dont les règles générales de tarification sont établies à l'avance, et qui sont exécutés avec des véhicules dont la capacité minimum est fixée par décret ». Ce n'est que fin 2000, avec la loi SRU, que ce concept de transport à la demande est décliné en propre pour les périmètres de transport urbain sous la compétence directe de l'Autorité Organisatrice urbaine. Ce type de service est mis en place lorsqu'il y a une demande, soit par réservation téléphonique préalable, soit par borne d'appel ou encore par la présence effective d'un client se présentant au conducteur.

51. Les services « réguliers » sont des services fonctionnant sur le principe d'une ligne d'autobus, à heure fixe pour un parcours déterminé. Dans le cadre du partenariat avec les taxis, seul le gabarit des véhicules change par rapport au transport public traditionnel.

52. Il est à noter que certains réseaux offrent plusieurs de ces services, certains pouvant fonctionner sur le mode du transport à la demande et d'autres pouvant fonctionner sur le mode d'une ligne régulière.

53. Généralement, le service réalisé par les taxis est ouvert à tous les publics. Cependant, certains services peuvent être réservés aux abonnés. Ce type de pratique concerne essentiellement des services de transport à la demande. D'autres services sont réservés à une clientèle spécifique ; c'est le cas par exemple des services dédiés aux personnes à mobilité réduite.

54. Quelque soit le type de service, la tarification est, en général, celle pratiquée sur le réseau de transport public urbain (dans 8 cas sur dix). Pour le reste, la tarification spécifique est le plus souvent forfaitaire et liée à la tarification urbaine, soit deux ou trois titres urbains par trajet, comme c'est le cas dans des agglomérations comme Besançon, Bourg-en-Bresse ou Vannes.

Des taxis pas toujours fiables

55. Lors de l'enquête, 55 % des entreprises ont précisé les difficultés possibles ou réelles auxquelles elles ont été confrontées lors de la mise en œuvre de partenariat avec les taxis. Les problèmes rencontrés touchent, avant tout, des difficultés d'ordre relationnel, notamment pour définir un interlocuteur fiable et représentatif dans une profession de taxis très indépendante et souvent peu organisée. Le second type de problème concerne le manque de disponibilité des taxis pendant les heures de pointe. Par ailleurs, les exploitants font souvent état de difficultés

quant à la compréhension et la reconnaissance des différences des métiers pratiqués, le respect mutuel entre partenaires et tout ce qui touche à la concurrence entre activités.

56. La persistance des partenariats Taxis / Transports Publics tient à l'histoire et à des particularismes locaux, mais la tendance est cependant, et en particulier pour les grands groupes, de développer leur propre offre de transport à la demande, soit en diversifiant leur parc de véhicules soit en sous-traitant ces services à une filiale du groupe.

UN NOUVEL ACTEUR : LES VOITURES DE TOURISME AVEC CHAUFFEUR

57. Dans la plupart des pays d'Europe, lors de l'attribution des marchés de « transport à la demande » subventionnés, les taxis sont mis en concurrence avec des véhicules qui correspondraient à ce qu'on appelle en France les « voitures de petite remise ». Comme les taxis, ces véhicules ont moins de neuf places, mais ils s'en distinguent par le fait qu'ils n'ont pas le droit de prendre des clients qui les hêlent dans la rue, ni en station. Leurs marchés, sont le marché des courses commandées au téléphone et celui des contrats. De ce fait, leurs tarifs sont totalement libres, et, contrairement à celles des ambulances ou des taxis, la profession n'est soumise à aucun *numerus clausus*.

58. En France, sous la pression des taxis, tous les ministres de l'intérieur depuis Charles Pasqua se sont attachés à faire disparaître les voitures de petite remise. Un résultat paradoxal de cette politique est la multiplication des activités de transport qui dans leur fonctionnement se rapprochent de la petite remise, mais qui dépendent chacune de ministères différents. Leur exercice est chaque fois soumis à des contraintes spécifiques qui délimitent strictement leur activité.

59. Par exemple, le développement rapide que connaît depuis plus de 10 ans le secteur des navettes d'aéroports et autres transports à la demande, se fait sous le régime LOTI, conçu, il y a bientôt trente ans, pour le transport occasionnel par autocar. Sa contrainte spécifique est de faire du transport « en commun » ce qui a été interprété comme avoir au moins deux passagers à bord. Bien sûr, toutes les navettes ne respectent pas vraiment ce principe, et transportent souvent, illégalement, un seul passager.

60. De la même manière, il n'y a qu'en France que l'on trouve des « véhicules sanitaires légers » dont l'exploitation est réservée aux seuls ambulanciers.

Le chaînon manquant

61. Cette anomalie, et les distorsions de concurrence qu'elle introduit par la fragmentation des marchés, est peut-être à l'origine de l'initiative du ministère des Finances de créer les Voitures de Tourisme avec Chauffeur (VTC) (voir encadré ci-contre). En effet, les premiers textes qui définissaient l'activité présentaient la souplesse des textes qui dans les années 60 définissaient la petite remise, ou qui, ailleurs dans le monde, encadrent l'activité des transports à la demande.

62. Cette nouvelle porte d'entrée dans l'activité du transport particulier de personnes, a été mise à profit par de nombreux petits entrepreneurs, dont plusieurs artisans taxis, et le secteur se développe rapidement. Constitue-t-il une véritable concurrence pour les taxis ? La réponse à cette question est nuancée. Elle dépend en effet de la taille de la ville où se développe l'activité. On peut, pour simplifier, distinguer trois cas : les grandes agglomérations, les villes moyennes, et les petites villes et zones rurales.

63. Tant que les VTC n'auront pas accès au marché du transport assis professionnalisé (TAP), elles ne seront pas économiquement viables dans les zones rurales.

64. En revanche, dans les villes moyennes où l'essentiel des courses sont des courses commandées au téléphone, la situation est plus précaire pour les taxis car ils ont souvent du mal à s'organiser pour assurer une permanence du service autour d'un central de taille suffisante. On peut imaginer différents systèmes où les VTC tireraient profit du faible investissement matériel et humain requis pour exercer la profession. Cela pourrait aller d'une entreprise comme Easy Take en Avignon qui emploie des chauffeurs salariés dans des véhicules facilement identifiables et qui pratique des tarifs forfaitaires simples en tirant une partie de ses revenus de la vente de publicité sur les véhicules, jusqu'à un système où une entreprise gèrerait un central d'appels téléphoniques et sous-traiterait le transport à des chauffeurs propriétaires de leur propre licence de VTC, qui conduiraient leur propre voiture comme une activité complémentaire sous le régime de l'auto-entrepreneur.

65. À Paris et dans les grandes agglomérations, grâce à leurs centraux d'appels téléphoniques et parce qu'ils jouissent du monopole des courses prises dans la rue et en station, les taxis devraient garder un avantage certain par rapport aux VTC, et ce, pendant longtemps

encore. Tant que les petites entreprises de VTC n'auront pas adhéré à un central téléphonique d'une taille comparable à celle des plus gros centraux de taxis de la ville, les retours à vide alourdiront leurs charges et les empêcheront d'offrir des tarifs réellement compétitifs.

UNE PROFESSION FRAGMENTÉE FACE À DE NOUVEAUX DÉFIS

Des intérêts divergents

66. Bien qu'ils bénéficient d'un régime de concurrence particulièrement encadré, les professionnels du taxi ont des intérêts qui divergent très fortement selon leur statut, leur commune de rattachement, leurs affiliations, etc.

67. Pour des raisons évidentes, les premières lignes de fracture sont celles qui séparent les quatre catégories: salariés, locataires, propriétaires de plusieurs licences et artisans qui n'en possèdent qu'une qu'ils exploitent. Beaucoup de salariés ou de locataires sont en attente d'une licence gratuite pour s'établir comme artisan. Plusieurs milliers d'entre eux seraient sur la liste d'attente pour obtenir une licence de taxi parisien. Avant cette obtention, ils sont favorables à la création de nouvelles licences (gratuites). Une fois la licence obtenue, leur intérêt est, bien sûr, que le quota soit gelé.

68. Il y a ensuite la dichotomie qui sépare les taxis des villes de ceux de leurs banlieues quand elles ne sont pas incluses dans une zone unique de prise en charge. Nous l'avons vu dans les sections précédentes, cette opposition est très vive, en particulier quand les taxis des banlieues utilisent le téléphone mobile pour venir marauder dans la ville, ou quand ils font apparaître leur publicité avec leur numéro de téléphone dans les Pages Jaunes de la ville¹⁶.

69. Une dichotomie semblable sépare, en zone rurale et dans les petites villes, les taxis déjà établis de ceux qui sont sur les listes d'attente pour obtenir une licence. En effet, bien qu'en forte croissance, la demande pour le TAP est inélastique, et dans les zones où elle représente la quasi-totalité de l'activité, chaque licence créée prend une part sur un gâteau inchangé. C'est d'ailleurs pour dissuader ces créations que les taxis ont obtenu des caisses d'assurance maladie que les conventions ne puissent être conclues que pour les « véhicules exploités de façon effective et continue en taxi conformément à une autorisation de stationnement créée depuis plus de deux ans avant la date de signature de la convention »¹⁷. Une manière d'exclure les nouveaux venus de ce marché vital en zone rurale. Il leur faudrait en effet pouvoir survivre pendant deux ans avec uniquement des courses qui ne représentent qu'un dixième du chiffre d'affaires de leurs concurrents déjà établis.

La question du central téléphonique de réservation

70. Enfin, quand le central radio n'est pas la création d'une coopérative de taxis mais une société spécialisée, l'intérêt du central est d'avoir le plus d'affiliés possibles pour mieux couvrir la ville et atteindre si possible, une position de monopole de réputation, les clients préférant appeler le central le plus susceptible de leur trouver rapidement un taxi proche. En revanche, du moins à court terme, l'intérêt des affiliés est d'avoir plus de courses de la part de leur central, et donc moins de collègues affiliés au même central. Leur intérêt est aussi qu'il y ait plusieurs centraux en concurrence pour éviter qu'un central unique pratique des prix de monopole quand il leur facture la redevance mensuelle d'affiliation.

71. La question du central téléphonique est essentielle. Des exemples en Europe du Nord montrent que c'est en s'organisant autour de centraux coopératifs que les taxis se donnent les moyens de répondre aux différents appels d'offres pour des services publics de mobilité. Du fait du morcellement des communes, dans la plupart des petites villes en France, le nombre de taxis ne dépasse pas une ou deux dizaines. Ces taxis s'organisent pour la plupart autour d'un système de central téléphonique, mais en fait, il ne s'agit pas d'un central fixe avec un opérateur, mais plutôt d'un système automatique qui transmet les appels des clients à l'ensemble des véhicules affiliés en service. Outre son coût très faible, ce système est préféré par les taxis du fait de sa totale transparence. Remettre à un opérateur extérieur la responsabilité d'attribuer les courses serait vécu par ces artisans comme une porte ouverte aux favoritismes, et une perte de contrôle.

¹⁶ Pour un exemple récent : le Midi Libre 7/4/2012 « Carcassonne Les taxis obtiennent gain de cause en référé »

¹⁷ Décision du 8 septembre 2008 relative à l'établissement d'une convention type à destination des entreprises de taxi et des organismes locaux d'assurance maladie. NOR: SJSU0820472S

De nouveaux défis

L'attribution des marchés de transports subventionnés

72. Le danger principal pour les taxis ruraux est sans doute qu'ils ne soient pas capables de mettre en place les plateformes logistiques que les Agences régionales de santé pourraient exiger pour réduire leurs dépenses de transports de malades. Ces taxis deviendraient alors sous-traitants de groupes spécialisés dans la logistique, qui, si les textes le leur permettent, ne manqueraient pas de mettre les taxis en concurrence avec d'autres prestataires de transports comme les VTC ou les transporteurs occasionnels sous régime LOTI. Dans les régions où le TAP assure les 9/10èmes de leur chiffre d'affaire, la perte progressive de ce marché serait une catastrophe pour les taxis.

73. Un scénario semblable pourrait se dérouler sur les autres marchés. Les collectivités locales qui, du fait du vieillissement de la population et de sa dispersion dans l'espace, voient augmenter leurs budgets de transport de personnes à mobilité réduite et de transport à la demande, pourraient souhaiter que les bénéficiaires des ces différents services puissent partager les mêmes véhicules, y compris, comme au Danemark, avec des malades assis. À nouveau, une telle organisation demande une bonne capacité logistique et une variété de véhicules adaptés.

74. L'élément déterminant ici, c'est la manière dont seront attribués les marchés de transports subventionnés. En effet, comme nous l'avons vu, en zone rurale et dans les petites villes 70 à 90% du chiffre d'affaire des taxis provient du transport de personnes qui ne payent rien ou qui ne payent qu'une fraction du coût : transport de malades assis pour les CPAM, d'élèves handicapés pour les Conseils Généraux, et pour les AOT (autorités organisatrices des transports), de personnes âgées ou simplement d'utilisateurs des transports collectifs qui se trouvent dans des zones –ou qui se déplacent à des heures– qui ne justifient pas d'envoyer un autobus. Ces marchés seront de plus en plus soumis à appels d'offres. Or les expériences de la Suède, du Danemark ou celle des Pays-Bas montrent que ces appels d'offres, s'ils ne sont pas aménagés pour faire une place aux taxis et autres transports particuliers de personnes peuvent avoir des effets pervers et, en évinçant les taxis, faire disparaître une offre de services non subventionnés mais indispensables. Là encore, on peut craindre le pire si chaque administration met en œuvre des politiques indépendantes, sur la base d'études internes confidentielles plus ou moins sommaires et surtout sans coordination avec les autres administrations.

Les nouvelles technologies vont-elles redistribuer les cartes ?

75. L'évolution des marchés des taxis sera aussi conditionnée par la capacité des acteurs à mettre en œuvre des systèmes qui exploitent les potentialités de la téléphonie mobile et du GPS en intégrant l'offre la plus variée et la plus étendue. Les techniques existent qui permettent d'envoyer au client qui appelle de son mobile, le véhicule disponible le plus proche (localisé par son GPS), correspondant le mieux à sa demande, et de facturer la course, selon le cas, au client ou à l'organisme payeur. Il est même possible, dans certaines limites, de modifier l'itinéraire de la course pour prendre d'autres clients en chemin. Ces techniques sont rodées, mais leur mise en œuvre à grande échelle demande, d'une part, un savoir faire logistique qui pour l'instant est l'apanage de grands centraux comme G7 ou de grands groupes de transporteurs comme Veolia, et, d'autre part, un décloisonnement réglementaire des marchés pour élargir l'éventail des modalités de l'offre.

76. Pour que les économies substantielles que permettraient de tels systèmes ne bénéficient pas qu'aux seuls actionnaires des ces groupes, mais aussi aux organismes payeurs, aux clients et aux chauffeurs, il appartient au régulateur de veiller à contrôler les monopoles naturels qui ne manqueraient pas d'apparaître¹⁸. C'est une tâche complexe qui exige que la puissance publique ait une bonne information à la fois sur l'offre et sur la demande, information qui en France fait largement défaut.

77. À l'inverse, dans les grandes villes, les nouvelles technologies (iPhones avec GPS) peuvent aussi ouvrir la voie à des *start-ups* qui sauraient contourner l'intervention humaine en mettant directement en contact, et de façon automatique, le client avec le taxi libre le plus proche. Le très faible investissement matériel et le faible besoin de personnel permanent devraient permettre à ces *start-ups* d'offrir leur service pour des prix très bas. Il s'agit alors pour elles de d'avoir très rapidement un nombre de taxis affiliés suffisamment important pour que les clients n'aient pas à payer une trop longue course d'approche. Il leur faut pour cela trouver des systèmes de tarification et de paiement incitatifs à la fois pour les transporteurs et pour leurs clients, sans négliger des mécanismes de contrôle de qualité qui pourrait s'inspirer de ceux qui sont mis en place par les entreprises de vente sur Internet.

¹⁸ Par exemple, comme à Stockholm, en limitant le nombre de véhicules affiliés à chaque central de réservation au tiers ou au quart du total du parc disponible dans l'agglomération.

CONCLUSION

78. Après plusieurs décennies de statu quo, des changements importants sont en cours qui devrait profondément affecter l'industrie du taxi en zone rurale et dans les petites villes, c'est-à-dire là où la commande publique assure l'essentiel du chiffre d'affaires.

79. À l'origine de ces changements il y a d'abord la volonté des pouvoirs publics de contenir des dépenses que la croissance inéluctable des besoins risque de faire exploser. Le vieillissement de la population, sa dispersion dans l'espace, et l'obligation d'assurer un service public de mobilité, le tout dans un contexte de rigueur budgétaire, contraignent les collectivités locales et les services publics à rationaliser leur recours à des prestataires de transport.

80. Il y a ensuite le développement d'une offre concurrente des taxis sur plusieurs segments de leur marché traditionnel. Dans les années 70, déjà, une offre concurrente avait commencé de se développer avec l'essor des voitures de petite remise qui tirait profit de la démocratisation du téléphone dans tous les foyers. Mais, comme les taxis, les voitures de petite remise dépendaient du ministère de l'Intérieur et les taxis ont obtenu de leurs ministres de tutelle successifs que cette concurrence soit entravée puis annihilée. Cette fois, le contrôle des offres concurrentes échappe au ministère de l'Intérieur. En effet, les transports occasionnels dépendent du ministère des Transports et les VTC du ministère des Finances.

81. Le développement de ces offres concurrentes, s'il se poursuit, est-il un gage d'économies futures pour les organismes publics qui subventionnent la mobilité hors des villes ? Rien n'est moins sûr. Tout dépend en effet de la manière dont sera organisée la concurrence.

82. La fragmentation de la demande entre plusieurs entités publiques qui ne cherchent pas à procéder à des appels d'offres communs et la dispersion de l'offre entre des transporteurs qui relèvent de réglementations différentes et, pour la plupart, désuètes, font que des réformes sont indispensables si l'on souhaite bénéficier des économies que pourrait apporter la concurrence.

83. Pour réformer, on déplorera le manque de données statistiques qui permettraient d'éclairer les enjeux. Ce manque de données s'explique par la réticence des différentes administrations à communiquer les données qu'elles possèdent, comme c'est le cas pour le ministère de l'intérieur, mais aussi par le manque de curiosité de certaines d'entre elles, comme Atout France, qui ne cherche pas à connaître le nombre de voitures de tourisme avec chauffeur effectivement circulation. Des réformes qui seraient faites sans véritable connaissance des enjeux pourraient aboutir à la disparition des taxis en zone rurale. Ce serait une erreur regrettable.

RÉFÉRENCES

- ADETEC (2004) *Services à la demande et transports innovants en milieu rural : de l'inventaire à la valorisation des expériences* - Rapport final, DATAR / DTT / ADEME, novembre, 267 p.
- Bonamy, Julie (2010), *Les transports sanitaires non-urgents et le développement durable*, Rapport de stage en administration centrale, École Nationale d'Administration, Octobre 2010, 29 p.
- Conseil de la concurrence (2008) Décision 08-D-23 du 15 octobre 2008 relative à des pratiques mises en œuvre par le syndicat des artisans et entrepreneurs de taxis des Alpes-de-Haute-Provence et certains de ses membres.
- Darbéra, Richard "Rapport Attali: les craintes des taxis étaient-elles fondées?", *Transport*, n° 448, mars-avril 2008, pp. 86-91.
- Darbéra, Richard, "L'étrangement de la petite remise", *Transports* n° 432, juillet-Août 2005, pp. 236-243.
- Eyssartier, Didier, Conseiller général des établissements de santé (2010) *Rénovation du modèle économique pour le transport sanitaire terrestre*, ministère de la Santé et des Sports, septembre 2010, 106 p.
- Ministère de l'Intérieur (2001) *État récapitulatif des taxis et voitures de petite remise*
- Ministère de l'Intérieur (2004) *État récapitulatif des taxis et voitures de petite remise*
- UTP (2003) *Les partenariats Taxi –Transport public*, Union des Transports Publics, Paris, mars 2003, 31 p.