



HAL
open science

VTC & PHV, une étude comparative de la manière dont les Anglais régulent l'offre de transports particuliers de personnes

Richard Darbéra

► To cite this version:

Richard Darbéra. VTC & PHV, une étude comparative de la manière dont les Anglais régulent l'offre de transports particuliers de personnes. 2014. halshs-00968620

HAL Id: halshs-00968620

<https://shs.hal.science/halshs-00968620>

Preprint submitted on 1 Apr 2014

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.

VTC & PHV, une étude comparative de la manière dont les Anglais régulent l'offre de transports particuliers de personnes.

Version du 29 mars 2014 d'un article proposé à la revue *Transport*
Richard Darbéra (darbera@enpc.fr)

Résumé.....	1
Introduction.....	2
L'offre de transports particuliers de personnes en Angleterre et au pays de Galles	2
L'attitude des pouvoirs publics face aux concurrents des taxi	4
En Angleterre.....	4
En France.....	5
L'effet de l'évolution de l'offre sur la demande	6
La réglementation anglaise	7
Les Taxis.....	7
Les PHVs ou minicabs	7
La réglementation des voitures de remise à Londres.....	8
Les chauffeurs.....	8
Les véhicules	8
Les opérateurs.....	9
Combien ça coûte ?.....	9
Les contrôles	9
Les réformes dans les tuyaux	9
La commission des lois (Law Commission).....	10
Le projet de loi sur la dérégulation de l'économie	10
Le cas des applications mobiles de réservation.....	11
Conclusion.....	11
Références.....	12
Bibliographie	12

Résumé

La libre interaction de l'offre et de la demande ne permet pas de réguler le marché du transport particulier de personnes que l'on hèle dans la rue. C'est pourquoi, l'offre de taxis est généralement strictement régulée en prix et en quantité par les pouvoirs publics. Mais à côté du marché des courses que l'on hèle dans la rue, il existe un marché des contrats de transport où les courses sont commandées à l'avance, c'est le marché des « voitures de remise ». Sur ce marché l'offre et la demande s'ajustent spontanément pour déterminer les prix et les quantités. Partout les taxis, qui sont présents sur les deux marchés, ont mal supporté la concurrence des voitures de remise.

Ce conflit, qui a existé partout depuis les années 1960, connaît actuellement un regain en France avec la résurrection des « voitures de petite remise » sous le nom de VTC. Notre étude compare les approches de cette question par le régulateur anglais et par le régulateur français.

Introduction

1. On sait, depuis le XVIIe siècle, que la libre interaction de l'offre et de la demande ne permet pas de réguler le marché du transport particulier de personnes que l'on hèle dans la rue. C'est pourquoi, dans tous les pays du monde et jusqu'à une époque récente, l'offre dans ce marché a été strictement régulée par les pouvoirs publics.
2. Le danger, quand l'État se substitue au marché pour fixer les prix et les quantités, c'est qu'advienne ce que les économistes appellent la « capture » du régulateur par le régulé. Elle survient quand il y a asymétrie d'information au profit du régulé qui jouit d'une rente de situation en obtenant du régulateur des prix au-dessus des coûts et une protection contre la concurrence.
3. Plus de trois siècles d'histoire de régulation de ces transports montrent que c'est généralement à l'occasion de l'irruption d'une nouvelle technologie que les cartes sont rebattues et que les rentes disparaissent pour se reconstituer progressivement dans le nouveau cadre régulateur imposé par le progrès technologique [Darbéra, 2009, pp.59-88].
4. Mais à côté du marché des courses que l'on hèle dans la rue, il existe un marché des contrats de transport où les courses sont commandées à l'avance. C'est ce qu'on appelle en France, depuis le XVIIe siècle, le marché des « voitures de remise » par opposition au marché des « voitures de place » qui seules ont le droit de prendre des passagers sur les places publiques ou en « maraude » dans la rue. Dans tous les pays du monde, la coexistence des voitures de place, que l'on appelle maintenant partout « taxis » avec les voitures de remise dont le nom varie d'un pays à l'autre (*Private Hire* au Royaume-Uni communément appelés *minicabs*, *car services* ou *liveries* aux États-Unis, et maintenant VTC en France) n'a pas posé de grands problèmes avant l'arrivée du téléphone dans les foyers, dans les années 1960.
5. Avec le téléphone, plus besoin d'aller dans la remise se renseigner sur le prix et la disponibilité. Un simple coup de fil suffit. Partout l'arrivée du téléphone a entraîné un développement rapide de l'offre de voiture de remise... et provoqué la colère des taxis qui, partout, ont exigé des pouvoirs publics l'interdiction de cette nouvelle concurrence. C'est en France que les taxis ont été le mieux entendus et que les restrictions les plus sévères ont été mises au développement de cette nouvelle activité... jusqu'en 2009. Dans la plupart des autres pays, cette nouvelle offre a pu se développer librement et parfois même très librement.
6. En France, depuis 2009, la résurrection des voitures de petite remise sous le nom de VTC provoque la colère des taxis, et l'État se voit obligé, dans l'urgence, de proposer de nouvelles règles de cohabitation.
7. L'avantage de traiter un problème plusieurs décennies après que d'autres pays l'aient fait, c'est que l'on peut profiter de leur expérience. De toutes ces expériences, c'est certainement celle de Londres et plus généralement celle du Royaume-Uni qui nous a semblé la plus intéressante et la plus riche d'enseignements pour la France.

L'offre de transports particuliers de personnes en Angleterre et au pays de Galles

8. Contrairement à ce que l'on observe en France, au Royaume-Uni la régulation du transport particulier de personnes est une affaire locale. La réglementation varie donc fortement d'une ville à l'autre, d'un comté à l'autre. Dans certaines villes comme Liverpool, le nombre de taxis est contingenté comme il l'est, de fait, dans les villes en France. Dans d'autres, le nombre de licences de véhicules n'est pas contingenté, mais l'accès à la profession de chauffeur est soumis à des exigences d'aptitude plus ou moins

faciles à satisfaire, la plus difficile étant celle de Londres avec le fameux *Knowledge*, un examen dont la préparation demande quatre années d'études à plein temps.

9. En revanche, le nombre des voitures de remise appelées *Private Hire Vehicles* ou PHVs, n'est jamais contingenté.

10. On ne retrouve pas au Royaume-Uni la spécificité française de l'étroitesse des zones de prise en charge. Il n'y a en Angleterre et au pays de Galles que 315 autorités locales pour attribuer des licences de taxis valables sur l'ensemble de leur territoire, contre potentiellement 36000 en France.

11. Dans le reste de ce document, nous nous intéresserons plus particulièrement à l'Angleterre et au pays de Galles. En effet, contrairement à l'Écosse et à l'Irlande du Nord, l'Angleterre et le pays de Galles ont le même système juridique, connu comme le « droit anglais », et tous deux forment le successeur constitutionnel de l'ancien royaume d'Angleterre. Pour la commodité du discours, nous nous référerons à cet ensemble sous le nom d'Angleterre.

12. Il y a en Angleterre deux fois plus de PHVs que de taxis. Au cours de la dernière décennie, le nombre d'autorités locales qui pratiquaient un contingentement des licences de taxi a très fortement diminué, suivant en cela les recommandations de l'*Office of Fair Trading*, l'homologue de Conseil de la Concurrence [OFT, 2003]. Il y en avait 45% en 2004 [House of Commons 2004], il n'en reste plus que 28 %. Nous avons calculé l'incidence du contingentement des taxis sur le développement des PHVs. Ils sont près de trois fois plus nombreux que les taxis dans les zones où les taxis sont contingentés, alors qu'ils ne sont que 30 % plus nombreux dans les autres zones. Les PHVs comblent donc l'insuffisance de l'offre de taxis là où elle est contingentée. Ces calculs sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Tableau 1 – nombre de taxis et de PHVs selon la politique de contingentement des taxis par les autorités locales anglaises en 2013

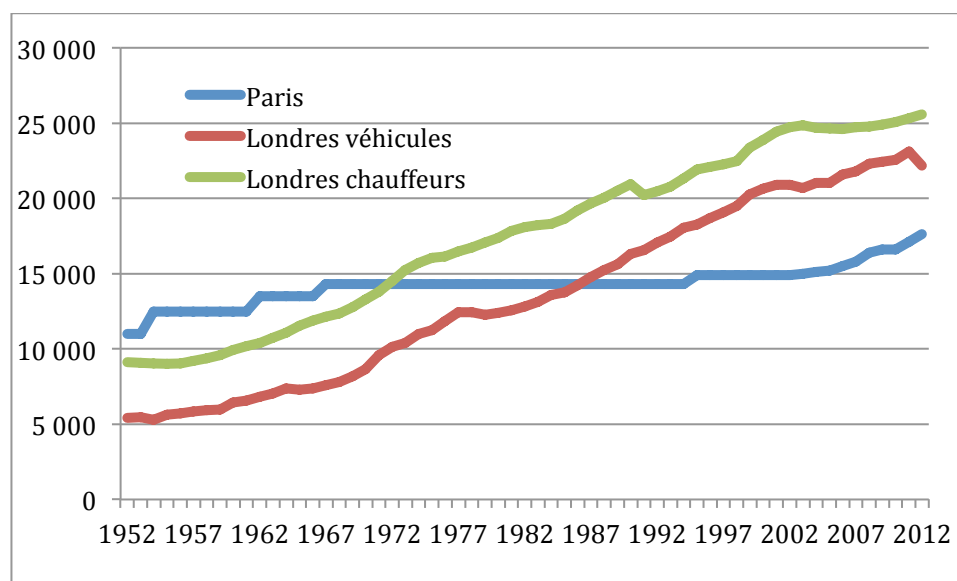
	Zones de prise en charge		Nombre de PHV	Nombre de taxis	Ratio PHV/Taxi
Londres	1	0%	49 854	22 168	2,2
Taxis non contingentés	217	69%	42 865	33 523	1,3
Taxis contingentés	88	28%	57 787	21 389	2,7
Non renseigné	9	3%	2 075	881	2,4
Total	315	100%	152 581	77 961	2,0

Source: calcul de l'auteur à partir de Department for Transport statistics, Taxi Statistics (<https://www.gov.uk/government/organisations/departement-for-transport/series/taxi-statistics>)

13. Comme nous l'avons expliqué, et comme le montre ce tableau, le cas de Londres est particulier. Le ratio de PHV par taxi est supérieur à la moyenne nationale parce que, bien que le nombre de licences de taxi ne soit pas contingenté, l'accès à la profession de taxi est très difficile.

14. Il ne s'agit cependant pas d'un contingentement à la parisienne. Il suffit pour s'en convaincre de regarder le graphique ci-dessous. À Londres, en dépit de cet accès difficile à la profession, le nombre de taxis comme celui des chauffeurs a cru régulièrement alors qu'à Paris il est resté absolument figé pendant près de trente ans, justement dans la période où à Londres, en plus d'une croissance constante du nombre de taxis, les PHVs se développaient sans contrainte.

Figure 1 - Évolution du nombre de taxis à Paris et à Londres 1952-2012



Sources : 1952-2007 : Darbéra (2009, p.) ; 2009-2012 préfecture de police de Paris et Department for Transport statistics.

15. Mais Londres n'est pas un cas particulier en Angleterre : l'offre de transports particuliers de personnes est quatre fois plus élevée dans l'ensemble du pays qu'elle ne l'est en France. C'est ce que montre le tableau ci-dessous.

Tableau 2 - Offre de transports particuliers de personnes en Angleterre et en France (2011) en nombre de véhicules

	Population	Taxis	PHV ou VTC	Taxi/ht	Taxi+PHV/ht
France (métropole)	63,9	55 000	10 000	0,86	1,02
Angleterre	53,0	73 023	148 559	1,38	4,18
Pays de Galles	3,1	4 938	4 022	1,61	2,92
Angleterre et pays de Galles	56	77 961	152 581	1,39	4,11

Sources : population : Wikipédia ; véhicules pour l'Angleterre : Department for Transport statistics ; véhicules pour la France : diverses sources journalistiques. En effet, depuis 2004 le ministère de l'Intérieur ne produit plus de statistiques sur le parc de taxi et Atout France ne connaît pas le parc de VTC.

L'attitude des pouvoirs publics face aux concurrents des taxi

16. L'évolution de la réglementation des voitures de remise en Angleterre et en France peut être caractérisée de la manière suivante : en Angleterre, des lois pour protéger les usagers ; en France, des lois pour protéger les taxis de la concurrence.

En Angleterre

17. Dans les années 1970, en Angleterre, la principale motivation pour la régulation des services de transports particuliers de personnes était la nécessité d'aborder les préoccupations croissantes liées au développement de *minicabs* sans licence. Ce développement a d'abord rencontré l'opposition farouche de l'industrie du taxi qui considérait les PHVs comme un service sous-standard et dangereux. Mais surtout comme des concurrents. Les PHVs en Angleterre et au Pays de Galles (mais pas Londres) ont donc été intégrés dans la loi en 1976¹. Les demandes pour les déclarer hors la loi ont cependant continué, ce qui explique qu'ils sont restés totalement dérégulés à Londres jusqu'à aussi tard que 1998.

¹ Local Government (Miscellaneous Provisions) Act 1976, Part II.

18. La loi de 1976 distingue les véhicules, les chauffeurs et les exploitants appelés « opérateurs » dont la fonction principale est de recueillir les commandes de courses et de les affecter à un véhicule. La loi exige que les opérateurs, les conducteurs et les véhicules soient autorisés séparément. Elle impose aussi aux opérateurs la tenue de différents registres (comme un journal des courses, des chauffeurs et des véhicules) pour faciliter les contrôles de l'activité par l'administration. En revanche, elle laisse aux autorités locales le soin de décider si l'utilisation du taximètre est autorisée ou non [§71-1], de même pour les signes distinctifs ou les publicités sur la carrosserie [§48-2]. Il n'y a pas comme en France de restriction au stationnement sur la voie publique en attente de commandes. Qu'il soit en circulation ou à l'arrêt, avec ou sans chauffeur au volant, le *minicab* est considéré comme toutes les autres voitures et soumis aux mêmes règles. Ce qui est interdit, en revanche, c'est le racolage (*touting*) à proximité des lieux de forte demande de courses en taxis.

19. Les problèmes de ces *minicabs* londoniens, qui continuaient d'opérer sans licence, ont été mis en évidence dans un rapport du *Transport Select Committee* en 1994. Le comité attirait l'attention sur les « preuves alarmantes du taux d'agressions des passagers par les chauffeurs, les accidents impliquant des véhicules non assurés, et le nombre et la variété des infractions révélées par les contrôles ponctuels de la police ».²

20. Des associations professionnelles tenaient aussi à ce que les activités des opérateurs de *minicabs* respectueux des lois et de leurs chauffeurs soient clairement distinguées des activités de ceux qui pratiquaient le racolage (*touting*) ou opéraient dans des conditions dangereuses.

21. Pour répondre à ces demandes, les licences d'opérateur de PHVs ont été introduites à Londres, en 2001, mais ce n'est qu'en 2004 que la législation est pleinement entrée en vigueur. Le régime est globalement similaire à celui du reste de l'Angleterre et du Pays de Galles, avec la même exigence que les opérateurs, les conducteurs et les véhicules soient autorisés séparément. La réglementation londonienne est cependant un peu plus exigeante, comme nous le verrons plus loin, en ce qui concerne l'état technique des véhicules.

En France

22. En France la première législation spécifique concernant les voitures de remise édictée après la diffusion du téléphone dans les foyers est le décret du 2 mars 1973. Dès le début de la décennie, le développement des services de voitures de petites remises rencontrait l'opposition des chauffeurs de taxis et de leur syndicats. Cette opposition prenait parfois une tournure violente, comme à Lyon en 1971 [« Guerre des taxis à Lyon », *Le Monde* du 20.02.1971].

23. Ce premier décret, qui se contentait de rappeler le principe de la commande préalable et qui interdisait l'usage du taximètre a été jugé très insuffisant par les taxis. Ceux-ci exigeaient aussi l'interdiction de toute marque de distinction visible de l'extérieur, et l'interdiction du radiotéléphone.

24. La loi du 3 janvier 1977³ et les décrets qui ont suivi ont accédé à toutes leurs demandes, sauf une : l'interdiction pure et simple des voitures de petite remise.

25. De fait, pour que ce dernier vœu soit exaucé, il a fallu attendre la circulaire du 16 juin 1993 du ministre de l'Intérieur aux préfets [NOR/INT/D/93/00143/C], leur recommandant, dans une belle litote, de « ne pas étendre à l'excès le nombre des

² Select Committee on Transport, *Taxis and Private Hire Vehicles, Report of the Select Committee on Transport* (1993 - 94) HC 239-I, para 98.

³ Portée par des députés de droite comme de gauche à l'exception des Républicains Indépendants estimant que « trop d'interdictions étouffent la liberté » *Le Monde* du 3/12/1976.

exploitants de voitures de petite remise de façon à maintenir les fragiles équilibres avec les exploitants de taxi ». Cette circulaire, renouvelée par une nouvelle circulaire le 22 septembre 2000, signalait l'arrêt de mort des voitures de petite remise car, contrairement à celles des taxis, leurs autorisations sont personnelles et non transférables.

L'effet de l'évolution de l'offre sur la demande

26. En laissant se développer avec relativement peu de contraintes une offre diversifiée de transport, les pouvoirs publics britanniques ont favorisé la mobilité de leurs citoyens. À une époque où la mobilité en taxi des Français stagnait au régressait, celle des Britanniques était multipliée par quatre. C'est ce que montre le tableau ci-dessous.

Tableau 3 - Évolution de l'usage des taxis et voitures de remise en Grande-Bretagne 1975-1999

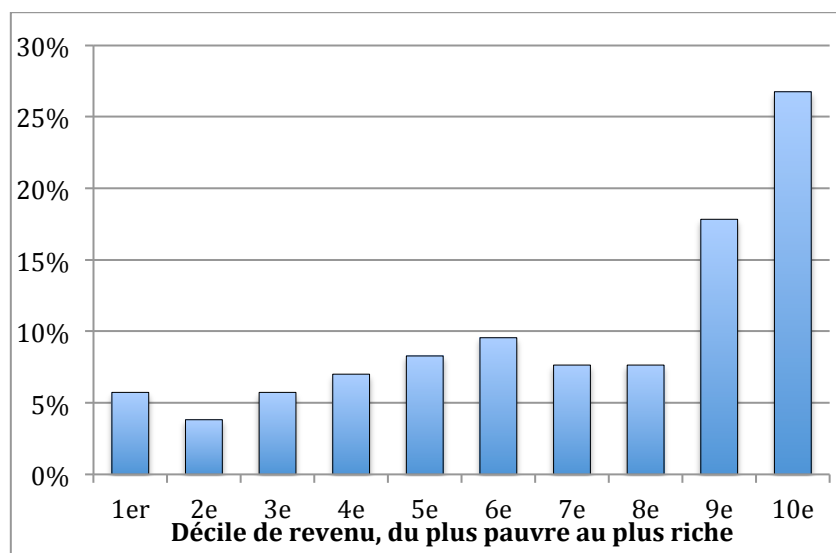
	1975/76	1985/86	1989/91	1992/94	1997/99
Nombre de voyages par personne et par an	3	7	11	9	12
Distances parcourues par personne et par an (km)	21	43	68	61	90

Source : Barbara Noble and Paul O'Hara, "Travel by taxi and private hire vehicle", Transport Statistics Personal Travel Division, DETR

www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_transstats/documents/page/dft_transstats_505953.pdf

27. Cette offre diversifiée a favorisé la mobilité des personnes les moins riches. Alors qu'en France l'usage des taxis est principalement réservé aux ménages du quintile le plus riche et aux déplacements d'affaires [Darbéra, 2007], en Angleterre c'est le quintile le plus pauvre qui fait le plus grand usage des taxis et des *minicabs*. C'est ce que montrent les graphiques ci-dessous.

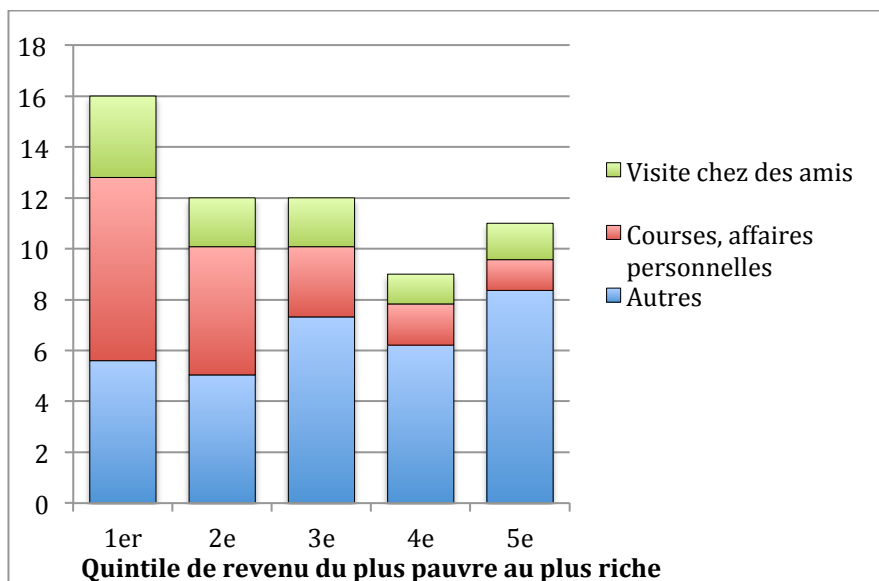
Figure 2- Distribution des déplacements en taxi à Paris recensés dans l'enquête EGT 2001-2002 selon les déciles de classes de revenu par unité de consommation des ménages



Source : Darbéra, Richard [2007] "When the regulator acknowledges the existence of two distinct markets for taxi services", in *(De)regulation of the taxi industry, Round Table 133*, ECMT, Paris.

28. À Paris, plus d'un déplacement en taxi sur quatre est le fait des personnes appartenant aux 10 % des ménages les plus riches, et seulement un déplacement sur vingt pour les 10% les plus pauvres.

Figure 3 – Déplacements en taxi et *minicab* par motif et par quintile de revenu des ménages britanniques (1997-99)



Source : Barbara Noble and Paul O'Hara, "Travel by taxi and private hire vehicle", Transport Statistics Personal Travel Division.

www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_transstats/documents/page/dft_transstats_505953.pdf

29. En Grande-Bretagne, les 20 % des ménages les plus pauvres utilisent les taxis et les *minicabs* une fois et demie plus que les 20 % des ménages les plus riches. Les motifs principaux de leurs déplacements sont les visites chez des amis et les courses et affaires personnelles. Ces motifs de déplacements sont très minoritaires chez les ménages les plus riches.

La réglementation anglaise

30. En Angleterre, les fonctions d'octroi et de contrôle de licences dévolues aux collectivités locales sont soumises à un cadre réglementaire national (à l'exception de Londres où des lois différentes s'appliquent).

Les Taxis

31. La Loi de police de 1847, complétée par la loi de 1976, fournit le principal texte législatif régissant l'octroi de licences et la réglementation des taxis (dénommés *hackney carriages* (fiacres) dans la législation). Les exigences de base sont que le véhicule et le conducteur doivent détenir une autorisation et que le véhicule doit porter des plaques affichant son numéro d'immatriculation.

32. La maraude (*plying for hire*), qui consiste à ramasser des passagers à partir de la rue ou des stations de taxis, est du domaine exclusif des taxis. La maraude sans permis est une infraction pénale.

33. Les taxis en attente dans une station ou à l'arrêt dans un lieu public, et qui ne sont pas déjà engagés, sont dans l'obligation d'accepter une course à moins qu'ils aient une excuse raisonnable. Le refus de courses au motif qu'elle est trop longue ou trop courte est une infraction. Cela correspond à une obligation de prise en charge.

Les PHVs ou minicabs

34. Les véhicules (autres que les taxis) qui prennent des courses pré-réservées doivent avoir des licences de PHV, de même que leur chauffeur. En outre, l'opérateur qui a pris la réservation doit aussi avoir une licence. Il s'agit d'une différence fondamentale avec les taxis pour lesquels seuls le chauffeur et le véhicule doivent avoir une licence,

même si la course de taxi a été commandée à l'avance par l'entremise d'un central radio ou autre. Cet intermédiaire n'est soumis à aucune licence.

35. La principale différence entre un taxi et un PHV est qu'un PHV ne peut pas être utilisé en maraude ni en station. Cela signifie qu'un PHV n'est pas disponible pour la location immédiate et ne peut pas être hélé sur la voie publique. Les courses ne peuvent donc être réservées que par le biais d'un opérateur agréé. La définition de ce qui peut être considéré comme un PHV, et les limites de la façon dont ils sont autorisés à opérer, a donné lieu à un corpus considérable de jurisprudence.

36. À Londres, le *Private Hire Vehicles (London) Act 1998* fournit le cadre juridique pour l'octroi de licences et pour la réglementation des opérateurs de PHV, des conducteurs et des véhicules d'une manière largement similaire à celle qui s'applique dans le reste de l'Angleterre et du Pays de Galles. Cette loi permet à *Transport for London* (l'autorité organisatrice équivalente du STIF à Paris) d'édicter des règlements concernant les PHVs.

La réglementation des voitures de remise à Londres

37. La réglementation londonienne pour les voitures de remise est probablement la plus élaborée. Elle est parfois considérée comme un modèle pour le reste du pays. C'est pourquoi nous nous proposons de l'examiner plus en détail. Cette réglementation porte sur les conditions d'obtention de licences par les chauffeurs, par les véhicules, et par les opérateurs, c'est-à-dire les entreprises qui reçoivent les commandes de courses et les affectent à un véhicule [TfL, 2012]. Ces licences sont payantes.

Les chauffeurs

38. Les chauffeurs de taxis et de *minicabs* londoniens doivent avoir plus de 21 ans.

39. Les candidats doivent fournir un extrait de leur casier judiciaire (*Enhanced Criminal Records Bureau (CRB) Disclosure*), et un certificat médical. Après le rapport médical initial au stade de la demande, les chauffeurs de taxi sont tenus de subir un examen médical à l'âge de 50, 56, 62, 65 et annuellement par la suite. Les conducteurs de PHV sont tenus de subir un examen médical à 45 ans et par la suite tous les trois ans à l'occasion du renouvellement de leur licence jusqu'à l'âge de 65 ans puis annuellement. Il n'y a pas d'âge limite pour le renouvellement des licences de chauffeur sous réserve de preuve médicale d'aptitude satisfaisante à la conduite.

40. Les candidats doivent être en possession d'un permis de conduire normal. Les candidats chauffeurs de taxis, doivent, en plus, passer un permis de conduire spécial du fait des caractéristiques des véhicules autorisés comme taxis et de la nécessité de faire preuve de compétence dans l'utilisation des fonctionnalités pour aider les personnes handicapées.

41. La compétence topographique des candidats chauffeurs de taxi est sanctionnée par un examen très difficile, le *Knowledge*, qui demande de mémoriser des milliers de noms de rues et des centaines d'itinéraires. Les exigences pour les candidats chauffeurs de PHV sont beaucoup plus triviales et se résument pratiquement à savoir lire une carte.

42. Les licences de chauffeurs doivent être renouvelées tous les trois ans.

Les véhicules

43. Contrairement à l'approche française, la réglementation des véhicules utilisables comme PHV ne spécifie aucune condition de longueur ou de puissance. En revanche, elle insiste sur l'état mécanique qui doit être contrôlé tous les six mois, sur la respectabilité du propriétaire du véhicule, la police d'assurance, etc.

44. La réglementation exclut expressément la signalisation externe ou la publicité. Cependant, certains signes et logos identifiant l'opérateur et son numéro de téléphone et / ou l'adresse de son site Web sont autorisés.

45. Les licences de véhicules doivent être renouvelées chaque année.

Les opérateurs

46. L'opérateur est la personne ou l'entreprise qui offre le service de transports en réponse à une commande dans des véhicules de moins de neuf places. Une réglementation détaillée distingue ce type de service de celui des ambulances, des transports publics (où les passagers payent séparément), des transports de plus grande capacité, etc.

47. Les licences d'opérateur doivent être renouvelées tous les cinq ans. Elles sont accordées après examen du casier judiciaire, d'éventuelles faillites frauduleuses, etc.

48. L'opérateur doit posséder une assurance de responsabilité civile d'employeur. Pour tout centre d'exploitation spécifié qui est accessible au public, l'opérateur de PHV doit avoir une police d'assurance contre les risques de responsabilité civile qui prévoit une indemnité minimale de 5 millions de livres sterling au titre d'un quelconque événement.

49. Il doit pouvoir présenter à toute inspection le journal des commandes de courses sur le lequel sont spécifiées chaque commande, avec le véhicule et le chauffeur qui lui a été affecté. Il doit tenir un registre des plaintes des clients avec les réponses qui leurs auront été faites, ainsi que le registre des objets trouvés.

Combien ça coûte ?

50. L'obtention de ces licences est payante. Leur prix comprend une composante (*grant*) qui est remboursée si la demande de licence n'est pas acceptée après examen du dossier. Les prix sont les mêmes qu'il s'agisse d'une première demande ou d'un renouvellement. Le tableau ci-dessous montre le prix des différentes licences et leur durée de validité.

Tableau 4 - Prix et durée de validité des licences de PHV à Londres

Type de licence	Application fee	Grant of licence fee	Total	Validity (Years)
Private Hire Operator's licence (small)	£838	£650	£1 488	5
Standard PHV (London) Operator's licence	£838	£1 988	£2 826	5
Private Hire Driver's licence	£150	£100	£250	3
Private Hire Vehicle Licence	£65	£35	£100	1

Note : Les licences de « petits » opérateurs sont réservées aux opérateurs qui n'exploitent pas plus de deux voitures.

Source : Transport for London, London Taxi and Private Hire (LTPH).

Les contrôles

51. Il n'y a pour Londres qu'une quarantaine d'inspecteurs (*TfL compliance officers*) dont 12 en équipe de nuit. Mais ils sont bien secondés par la police. Les contrôles sont facilités par le fait que les inspecteurs ont un accès instantané à la base de données qui recense les renouvellements de tous les types de licences, les infractions, etc.

Les réformes dans les tuyaux

52. Le cadre réglementaire que nous avons décrit va probablement, très bientôt, subir des modifications importantes dans le sens d'une harmonisation entre les différentes juridictions et d'une plus grande libéralisation. Ce projet est porté par la

commission des lois qui a procédé à une consultation en 2012 et qui devrait bientôt produire son rapport final.

La commission des lois (Law Commission)

53. En Angleterre et au Pays de Galles la *Law Commission* est une institution indépendante établie par le Parlement pour veiller à l'actualisation des lois et recommander des réformes. Elle propose des modifications aux lois pour les rendre « plus simples, plus accessibles, plus justes, plus modernes et d'une meilleure efficacité/coût ». Elle consulte largement sur ses propositions et à la lumière des réponses à sa consultation publique, elle présente des recommandations au Parlement britannique qui peut légiférer pour mettre en œuvre ces réformes du droit.

54. En Juillet 2011, la Commission s'est fixé pour objectif de revoir les lois relatives à la réglementation des taxis et des PHVs, « en vue de sa modernisation et de sa simplification, compte tenu des avantages de la déréglementation qui potentiellement réduit les charges pour les entreprises et augmente l'efficacité économique ». Elle a produit en mai 2012 un document de « consultation » de 240 pages qui contient 73 propositions ou questions [Law Commission, 2012].

55. En résumé, ses propositions sont les suivantes :

- Préserver la distinction entre taxis et voitures de remise pour permettre au système de réglementation de traiter différemment l'accès aux trois marchés distincts : le marché raisonnablement concurrentiel de la pré-réservation qui, dans un système unique, risquerait d'être sur-réglementé, et le marché de la rue et des stations qui risquerait d'être sous-réglementé.
- Pour les taxis, laisser aux autorités locales la responsabilité de la réglementation des tarifs, l'octroi des licences et le contrôle de leur activité. Imposer au niveau national les mêmes normes minimales de sécurité pour les taxis, même si les autorités locales gardent la possibilité d'imposer des normes plus élevées dans leur région, et supprimer le contingentement là où il existe.
- Pour les voitures de remise : établir des normes nationales pour les véhicules et les conducteurs que les autorités locales ne devrait pas avoir le pouvoir rendre plus sévères ou plus restrictives. Cela reflète le point de vue de la Commission que le marché de la pré-réservation fonctionne raisonnablement bien comme un marché concurrentiel, et qu'il n'est donc pas besoin pour l'État d'intervenir pour garantir la qualité ou dicter les tarifs. L'octroi de licences et leur contrôle continuera à être une fonction de l'autorité locale. Les normes nationales pour les voitures de remise devraient être mises au même niveau que les normes minimales pour les taxis.
- Enfin, faire en sorte que le contrôle de l'application des règlements ne soit pas compliqué par le découpage territorial. L'existence de normes nationales pour les voitures de remise et des normes minimales pour les taxis facilitera l'application transfrontalière (c'est-à-dire exécution par un agent d'une autorité compétente autre que celle qui délivre la licence de taxi ou celle de voiture de remise).

56. La consultation a reçu plus de 3500 réponses et contributions. Le rapport de la Commission avec ses recommandations au gouvernement devrait être publié avant la fin avril 2014.

Le projet de loi sur la dérégulation de l'économie

57. Le gouvernement britannique prépare de son côté une loi sur la dérégulation de l'économie. Dans une note du 14 mars 2014, James Padden (*Head of taxi and PSV regulation branch, buses and taxis division, Department for Transport*) appelle l'attention

sur trois mesures qui ont été ajoutées au projet de loi de déréglementation parce qu'elles concernent le secteur du transport particulier de personnes :

58. (i) Permettre aux opérateurs de PHV la sous-traitance à des opérateurs agréés dans un autre district. Ce changement permettra d'améliorer la capacité des opérateurs à répondre aux besoins des passagers et contribuera à rendre plus commode l'expérience du passager.

59. (ii) Permettre à toute personne en possession d'un permis de conduire ordinaire de conduire un véhicule de remise quand il n'est pas en service. Le principal avantage de cette mesure est que le véhicule de remise peut être utilisée comme une voiture familiale, « libérant ainsi de nombreuses familles de la nécessité d'acheter une deuxième voiture et leur permettant de faire des économies ».

60. (iii) Porter à trois ans la durée standard des licences pour tous les chauffeurs de taxis et PHV et à cinq ans celle des licences pour tous les opérateurs de PHV. Des durées plus courtes ne seront accordées qu'au cas par cas, quand elles sont justifiées pour une raison particulière. Cela permettra de réduire la charge administrative et financière d'avoir à faire les renouvellements de licences plus fréquents.

Le cas des applications mobiles de réservation

61. Ni la commission des lois ni le projet de dérégulation du gouvernement ne mentionne explicitement le cas des applications mobiles de réservation.

62. Leur développement récent, principalement à Londres pour ce qui concerne les voitures de remise, suscite une grande inquiétude chez les parties prenantes. Le syndicat des entreprises de remise, le LPHCA (*Licensed Private Hire Car Association-UK*) a décidé de porter devant les tribunaux sa requête d'interdiction des activités de la société Uber au motif principal qu'elles contournent l'obligation d'une licence pour les entreprises qui transmettent les commandes des clients aux chauffeurs. Mais d'après plusieurs de nos contacts à Londres, il s'agit d'une cause perdue. Il semble en effet que les législations en préparation veilleront à garder une grande flexibilité pour permettre l'évolution du cadre réglementaire et l'intégration de nouvelles offres sur le marché.

Conclusion

63. Le point de contention qui oppose les taxis et les VTC à Paris et dans les principales villes de France, tourne autour de la possibilité qu'offrent les applications téléphoniques de permettre aux VTC la maraude électronique, mais aussi de concurrencer les centraux radio de réservation téléphonique de courses en taxi. À Londres et ailleurs en Angleterre, ce cap est largement dépassé, et la controverse s'est éteinte. Les centraux téléphoniques de réservation de taxi (*radio circuits*) ont perdu leur prééminence face à des entreprises comme Gettaxi mais surtout Hailo qui permettent la commande instantanée d'une course en taxi via Smartphone. Leur nombre de taxis affiliés ne cesse de fondre et le chiffre d'affaires de ces centraux s'est effondré. Les trois plus gros centraux radio de Londres prétendaient regrouper chacun entre 2 000 et 3 000 taxis. Hailo en revendique 13 000. Quant aux entreprises de PHV, dont la principale est Addison Lee, elles prospèrent et certaines ont développé leurs propres applications de réservation instantanée par Smartphone. La part des réservations de particuliers qui parviennent à Addison Lee par application Smartphone ne cesse de croître et elle aurait atteint 37 % des courses contre 48% par téléphone et 15% par internet.

64. Bien sûr chacun des acteurs du terrain préférerait voir disparaître la concurrence des autres. Mais le métier de chauffeur de taxi est toujours aussi attractif, en témoignent la permanence de candidats prêts à sacrifier quatre années de leur vie pour préparer le

Knowledge (contre 12 à 18 mois dans les années 1960). Et le développement de l'offre transport, en quantité comme en variété, se produit à l'avantage des usagers (voir Figure 3 et Tableau 3).

Références

Darbéra, Richard [2007] "When the regulator acknowledges the existence of two distinct markets for taxi services", in *(De)regulation of the taxi industry, Round Table 133*, ECMT, Paris.

Darbéra, Richard [2009] *Où vont les taxis?*, Éditions Descartes & Cie, Collection « Urbanités », Paris, Décembre, 270 p.

DfT [2010] *Taxi and private hire vehicle licensing: best practice guidance*, Department for Transport, 2 March 2010, 27 pages

<https://www.gov.uk/government/publications/taxi-and-private-hire-vehicle-licensing-best-practice-guidance>

House of Commons [2003] *The Regulation of Licensed Taxis and Private Hire Vehicle Services in the UK: Third Report of Session 2003-04*, Vol. 1. Great Britain Parliament, Transport Committee, Stationery Office, 21 mai 2004 - 31 pages <HoC04-Regulation Taxis PHS in the UK>

Law Commission [2012] *Reforming the Law of Taxi and Private Hire Services*, Law Commission Consultation Paper No 203, May 2012, 241 p.

<http://lawcommission.justice.gov.uk/consultations/1804.htm>

OFT [2003] *The regulation of licensed taxi and PHV services in the UK*, Office of Fair Trading Report, November 2003

http://www.oft.gov.uk/shared_oftr/reports/comp_policy/oft676.pdf

TfL [2012], Advice and guidance on the consideration of taxi and private hire licence applications in London - Staff Manual, Transport for London, London Taxi and Private Hire (LTPH), May 2012, 115 p.

Bibliographie

1. Entre crochets, les <noms des fichiers> correspondant aux références bibliographiques

2. <DfT10-Taxi & PHV Vehicle licensing-guide.pdf> DfT [2010] Taxi and private hire vehicle licensing: best practice guidance, Department for Transport, 2 March 2010, 27 pages

3. <DfT11-PHV Vehicle licensing-guide.pdf> DfT [2011] Private hire vehicle licensing: A note for guidance from the Department for Transport, August 2011, 19 pages

4. <DfT11-taxi-survey-questionnaire.pdf> DfT [2010] Statistics Form For Local Authorities: Taxi and Private Hire Vehicle Licensing, Department for Transport, 1 April 2010 - 31 March 2011, 4 p.

5. <DfT13-taxi-private-hire-statistics.pdf> DfT [2013] Taxi and Private Hire Vehicle Statistics: England and Wales 2013, Statistical Release, Department for Transport, 6 August 2013, 4 p.

6. <DfT14-Deregulation Bill Letter to taxi and PHV stakeholders.pdf>

7. <HoC04-Regulation Taxis PHS in the UK.pdf> House of Commons Transport Committee [2004] The Regulation of Taxis and Private Hire Vehicle Services in the UK -

Third Report of Session 2003–04, Volume I, HC 251-1, The Stationery Office, 4 February 2004, 35 p.

8. <HoC11-Taxi & PHV Government Response.pdf> House of Commons Transport Committee [2011] Taxis and private hire vehicles: the road to reform: Government Response to the Committee's Seventh Report of Session 2010–12, HC 1507, The Stationery Office, 13 October 2011, 8 p.
9. <HoC11-Taxi & PHV the road to reform V1.pdf> House of Commons Transport Committee [2011] Taxis and private hire vehicles: the road to reform - Seventh Report of Session 2010–12, Volume I, HC 720, The Stationery Office, 19 July 2011, 115 p.
10. <HoC11-Taxi & PHV the road to reform V2.pdf> House of Commons Transport Committee [2011] Taxis and private hire vehicles: the road to reform - Seventh Report of Session 2010–12, Volume II, The Stationery Office, 19 July 2011, 95 p.
11. <LC11-Advisory Group meeting.pdf> Law Commission [2011] Advisory Group meeting on Taxis and Private Hire Vehicles regulation – minutes of the meeting held on 22 november 2011, 14 p.
12. <LC12-T&PHS Consultation.pdf> Law Commission [2012] Reforming the Law of Taxi and Private Hire Services, Law Commission Consultation Paper No 203, May 2012, 241 p.
13. <LC12-T&PHS impact-assessment.pdf> Law Commission [2012] Reforming the Law of Taxi and Private Hire Services - Impact Assessment (IA) Date: 13/07/12, 32 p.
14. <LC12-T&PHS summary.pdf> Law Commission [2012] Reforming the Law of Taxi and Private Hire Services - Summary, May 2012, 19 p.
15. <LC12-TPH331 Welsh Government response.pdf> Law Commission [2012] Reforming the Law of Taxi and Private Hire Services - Welsh Government response, 2012, 71 p.
16. <LC13-T&PHS interim responses_overview.pdf> Law Commission [2013] Taxi and Private Hire Services - Law Commission Interim Statement, 9 April 2013, 4 p.
17. <TfL04-PHV licences-regulations.pdf> TfL [2004], The Private Hire Vehicles (London PHV Licences) Regulations 2004, Transport for London, February 2004, 9 p.
18. <TfL10-Consultation on taxi fares.pdf> TfL [2010], Consultation on taxi fares, Transport for London, London Taxi and Private Hire (LTPH), November 2010, 17 p.
19. <TfL10-PHV skills-specification.pdf> TfL [2010], Private Hire Vehicle Drivers Topographical Skills Specification, Transport for London, London Taxi and Private Hire (LTPH), 22 June 2010, 9 p.
20. <TfL10-PHV specification-for-delivery.pdf> TfL [2010], Private Hire Driver Licensing Topographical Skills Assessment Specification for the Provision of an Assessment Service, Transport for London, London Taxi and Private Hire (LTPH), June 2010, 14 p.
21. <TfL10-PHV vehicle-inspection guidance.pdf> TfL [2010], Private Hire Vehicle Licensing - Vehicle Inspection Criteria Guidance Notes (Before Licence Issue), Transport for London, London Taxi and Private Hire (LTPH), October 2010, 2 p.
22. <TfL10-responsibilities-of-phv-licensees.pdf> TfL [2010], Private Hire Vehicle Licensing - Responsibilities of PHV Licensees (Following Licence Issue), Transport for London, London Taxi and Private Hire (LTPH), June 2010, 2 p.

23. <TfL11-PHV drivers laws.pdf> TfL [2011], Abstract of Laws - General guidance on private hire vehicle law for London's licensed private hire vehicle drivers, Transport for London, London Taxi and Private Hire (LTPH), April 2011, 13 p.
24. <TfL12-licensing guidance.pdf> TfL [2012], Advice and guidance on the consideration of taxi and private hire licence applications in London - Staff Manual, Transport for London, London Taxi and Private Hire (LTPH), May 2012, 115 p.
25. <TfL12-streets Traffic.pdf>
26. <TfL12-taxi-fares-and-tariff-consultation-2013.pdf> TfL [2012], Taxi Fares and Tariffs Consultation, Transport for London, London Taxi and Private Hire (LTPH), 25 October 2012, 21 p.
27. <TfL12-tph-newsletter-spring.pdf> TfL [2012], TPH-News, Transport for London, London Taxi and Private Hire (LTPH), Spring 2012, 11 p.
28. <TfL14-Suburban Taxi Licensing Consultation.pdf> TfL [2014], Suburban Taxi Licensing Consultation, Transport for London, London Taxi and Private Hire (LTPH), February 2014, 35 p.
29. <Poole95-licensing of taxis and private hire.pdf> Poole, Fiona [1995] The Licensing of Taxis and Private Hire Vehicles, Research Paper 95/81, Business and Transport Section, House of Commons Library, 30 June 1995, 22 p.
30. <Noble01-TravelTaxi.pdf> Barbara Noble and Paul O'Hara, "Travel by taxi and private hire vehicle", Transport Statistics Personal Travel Division. DETR. Department for Transport, 2001 ?, 11 p.
31. <OFT03-Taxi&PhvRegulation> OFT [2003] *The regulation of licensed taxi and PHV services in the UK*, Office of Fair Trading Report, November 2003
http://www.offt.gov.uk/shared_offt/reports/comp_policy/oft676.pdf