



HAL
open science

Conflit taxis--VTC: À quoi sert la loi Thévenoud ?

Richard Darbera

► **To cite this version:**

Richard Darbera. Conflit taxis--VTC: À quoi sert la loi Thévenoud ?. Revue Infrastructures et Mobilité, 2014, 140. halshs-01212530

HAL Id: halshs-01212530

<https://shs.hal.science/halshs-01212530>

Submitted on 6 Oct 2015

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.

Conflit taxis-VTC

À quoi sert la loi Thévenoud ?

Article publié dans la revue *Infrastructures & Mobilité I&M n°140 (juillet-août 2014)*

Richard Darbéra, chercheur au CNRS <darbera@enpc.fr>

16 juillet 2014

Chapeau : En décembre dernier, le conseil d'État invalidait un décret pris à la hâte pour calmer la grogne des taxis contre la concurrence des voitures de tourisme avec chauffeur, les VTC. Le 13 février, trois jours après une nouvelle grève moins violente que celle de janvier, le gouvernement confiait au député Thomas Thévenoud, la tâche d'établir « des conditions pérennes d'une concurrence équilibrée entre les différents modes de transports particuliers de personnes ».

1. Dans tous les pays du monde, les taxis ont un compteur appelé taximètre et un dispositif lumineux sur le toit pour indiquer leur disponibilité. Si dans tous les pays cette réglementation est identique, c'est qu'elle correspondait à une nécessité. Une nécessité qui a disparu avec l'arrivée combinée du Smartphone et du GPS. Avec un Smartphone-GPS on peut être informé instantanément de la disponibilité des véhicules autour de soi et des prix qu'ils proposent pour la course qu'on souhaite accomplir. Plus besoin de lumineux ni de taximètre. Cette information instantanée permet de faire jouer la concurrence.

2. Le problème du législateur est d'accommoder cette révolution technologique. C'est un problème politique : assurer une transition aussi paisible que possible depuis un marché protégé créateur de rentes qui n'a plus lieu d'être vers un marché concurrentiel.

3. Le problème se pose partout, en témoigne la grève des taxis européens de juin dernier initiée par les taxis londoniens. Mais en France, il revêt une acuité particulière parce que le législateur a loupé la révolution précédente, celle des années 1960-1970 qui, avec le téléphone, a permis le développement des voitures de remise. Partout, ces voitures sans lumineux et sans taximètre, que l'on pouvait commander par téléphone, se sont développées au point d'être souvent plus nombreuses que les taxis. Partout sauf en France où le régulateur a choisi d'étendre au téléphone le monopole dont les taxis bénéficiaient dans la rue.

4. En 2009, le législateur a ressuscité les petites remises sous le nom de VTC. Rapidement des jeunes pousses (startups) ont offert à ces VTC des applications qui permettent au client de commander une course de qualité au meilleur prix.

5. À l'étranger, les taxis, qui ont l'habitude de la concurrence des VTC, demandent parfois à leur législateur de brider les applications mobiles qui facilitent la commande de courses à leurs concurrents. Mais surtout, ils s'allient avec les VTC pour demander à leur législateur d'interdire les applications, telles UberPop ou Lyft, des systèmes de co-voiturage à but lucratif qui concurrencent à la fois les taxis et les VTC. En France, de façon beaucoup plus radicale, les taxis demandent au législateur d'entraver les VTC et de leur interdire l'usage de ces applications mobiles qui font leur succès.

6. La loi Thévenoud, dont le texte a été adopté par l'assemblée nationale le 10 juillet dernier¹, est un pas prudent qui, sans modifier une réglementation désormais inutile, essaye de convaincre les taxis de rattraper le retard accumulé en termes de qualité. Pour cela, il leur donne d'abord satisfaction en entravant le développement des VTC par des exigences de qualification des chauffeurs que l'on ne trouve nulle part ailleurs et en interdisant de fait les applications qui ont été développées pour faciliter la mise en relation des VTC avec leurs clients.

¹ <http://www.assemblee-nationale.fr/14/ta/ta0378.asp>

7. Ensuite il met gratuitement à leur disposition un système dénommé « registre de disponibilité des taxis ». Une manière de les inciter à s'approprier ce qui fait le succès des VTC : la géolocalisation des véhicules disponibles pour répondre à des commandes passées par Smartphone.

8. Enfin, il leur impose d'accepter le paiement des courses par carte bancaire, un mode de paiement qui est la norme chez les VTC commandés par Smartphone.

9. S'ils adhéraient massivement au « registre de disponibilité des taxis », du seul fait de leur nombre, les taxis jouiraient d'un avantage considérable sur les VTC. A Paris, par exemple il y a près de 20 000 taxis alors que les applications dédiées aux VTC ne mobilisent chacune que quelques dizaines ou quelques centaines de véhicules. Potentiellement, l'écran d'une application dédiée aux taxis montrerait beaucoup plus de véhicules disponibles, une garantie d'une prise en charge plus rapide.

10. Mais il est peu probable que les taxis français adhèrent au registre, d'abord parce qu'ils ne souhaitent pas pouvoir être suivis à la trace par l'administration, comme c'est le cas à New York où le régulateur connaît à tout moment la position et le tarif pratiqué par chacun des taxis de la ville. Mais surtout, la loi Thévenoud supprime la seule incitation à y adhérer : l'aiguillon de la concurrence. En effet, plusieurs articles de la loi s'évertuent à tuer la concurrence des VTC, comme la loi et les circulaires des ministres de l'intérieur avaient étranglé la petite remise il y a quarante ans.

11. Il y a d'abord les articles qui ouvrent la voie à des décrets qui définiront les « conditions d'aptitude professionnelle » des chauffeurs² et les « conditions techniques et de confort » des véhicules³. Comme si s'était à l'administration de décider du confort attendu par les clients des VTC. On se souvient comment, sous la pression des taxis, dans les deux ans qui ont suivi la loi créant les VTC, des décrets ont porté la longueur minimale des véhicules à 4,40 m puis à 4,50 m puis exigé une puissance minimale de 80 kW, alors que d'autres décrets ont progressivement élevé le niveau de formation exigé des chauffeurs.

12. Dans les autres pays, le régulateur se contente de s'assurer de l'excellent état mécanique des véhicules et du casier judiciaire vierge des chauffeurs. Il laisse au marché le soin de choisir le confort des voitures et les aptitudes du chauffeur à satisfaire les attentes des clients.

13. Il y a ensuite les articles qui, pour les rendre moins compétitifs, s'évertuent à augmenter les coûts économiques (et incidemment écologiques) d'exploitation des VTC, en exigeant, par exemple, immédiatement après chaque course⁴ un retour « au lieu d'établissement de l'exploitant » ou dans un parc de stationnement souterrain (où, chacun le sait, le réseau mobile ne fonctionne qu'imparfaitement).

14. Il y a enfin les articles qui s'en prennent à l'essence même des applications de réservation en interdisant aux VTC « et aux intermédiaires auxquels elles ont recours : 1° Le fait d'informer un client, avant la réservation /.../, quel que soit le moyen utilisé, à la fois de la localisation et de la disponibilité, immédiate ou prochaine, d'un véhicule /.../ quand il est situé sur la voie ouverte à la circulation publique. »⁵

15. À part conforter les taxis dans leur immobilisme, au détriment du public, à quoi sert la loi Thévenoud ? Elle sert à introduire une nouvelle espèce de taxis, ceux qui ne seront pas propriétaires de leur licence. En effet, les nouvelles licences gratuites qui seront accordées seront incessibles. Leurs bénéficiaires seront donc un peu moins intéressés à la pénurie de l'offre qui est une garantie de voir augmenter le capital que représente une licence que l'on peut revendre. Quand les taxis de cette nouvelle espèce seront majoritaires, il sera peut-être possible de réformer l'activité. Dans quarante ans peut-être ?

² Art L. 3122-11

³ Art L. 3122-8

⁴ Art L. 3122-13

⁵ Art. L. 3120-2