F.F.T.P.
8 descente Crotti
06300 NICE
Fftp.taxi@wanadoo.fr

F.N.D.T.
4 Chemin des Meules
91 750 CHEVANNES
infocontactfndt@orange.fr

U.N.T
1 Bis Rue du Havre
75 008 PARIS
president-unt@orange.fr

F.N.A.T.
219 rue de la Croix Nivert
75015 PARIS
fnat.direction@fnataxi.fr

Paris, le 14 mars 2019

Objet : Projet de loi d'orientation des mobilités

Madame, Monsieur le Sénateur,

Dans les prochains jours, le projet de loi d'orientation des mobilités sera débattu devant le Sénat.

Afin d'éclairer votre vote, les organisations signataires souhaitent attirer votre attention sur certains articles et amendements déposés, lesquels sont susceptibles d'impacter le secteur du Transport public particulier de personnes.

Le secteur du transport de moins de dix personnes connaît depuis plusieurs années de profondes transformations : les innovations technologiques ont changé les habitudes de consommation des utilisateurs et de nouveaux acteurs économiques ont émergé sur ce marché.

En particulier, le développement des plateformes de réservation a conduit à une multiplication des déplacements en dehors du cadre réglementaire (covoiturage à titre onéreux, travail dissimulé ou utilisation de véhicules occasionnels pour le transport de personnes seules) occasionnant une concurrence déloyale, notamment en matière de formation des conducteurs et de règles fiscales ou sociales.

Les lois n° 2014-1104 du 1er octobre 2014 et n° 2016-1920 du 29 décembre 2016 ont été votées après un long travail de concertation entre les principaux acteurs du secteur afin de répondre à un marché sous tensions, avec comme objectifs d'améliorer les conditions de concurrence et les contrôles.

Toutefois, le marché des transports particuliers de personnes demeure fragile malgré les lois votées et les tensions restent vives sur les territoires. Il importe donc d'examiner avec prudence les modifications proposées à cet équilibre sensible.

Le développement des services numériques.

L'article 9 du projet de loi transpose en droit interne le règlement européen 2017/1926 du 31 mai 2017. Il prévoit la mise en place de services d'information sur les déplacements multimodaux, à destination des usagers, sur l'ensemble des différents modes de déplacements existants.

Ce règlement prévoit que ses spécifications devraient s'appliquer à tous les modes de transport dans l'Union, notamment les transports à la demande (bus navette, navire roulier navette, taxis, partage des trajets, partage de voitures, covoiturage, locations de voiture, vélos en libre-service, location de vélos, services de trajet à la demande).

L'amendement n° COM-462 propose d'obliger les taxis disponibles à transmettre leur localisation en temps réel sur leur zone de prise en charge. Cette mesure vise la généralisation du registre de disponibilité des taxis à tous les professionnels, afin de favoriser la visibilité des taxis dans les services d'information à destination des voyageurs et permettre à un client de « héler » de façon électronique un taxi.

Les organisations signataires sont favorables à l'innovation et au développement des outils numériques au bénéfice des conducteurs et des consommateurs. Elles estiment cependant que ces évolutions doivent se faire dans un cadre juridique clair et stable, au bénéfice de tous.

Le transport public particulier de personnes comprend deux marchés distincts :

- le marché de la maraude : les taxis sont les seuls à pouvoir s'arrêter, stationner ou circuler sur la voie publique en quête de clients dans leur zone de prise en charge (article L 3120-2 du code des transports). L'article L. 3122-9 du code des transports oblige les VTC (mais également les taxis hors de leur zone de rattachement), à retourner à leur lieu d'établissement dès l'achèvement de leur prestation.
L'article L. 3120-2 du code des transports, interdit aux VTC d'informer le client, avant la réservation, de la localisation et de la disponibilité de leur véhicule.
Le Conseil constitutionnel a jugé que cette dernière interdiction ne violait aucune norme constitutionnelle car la géolocalisation des véhicules disponibles pourrait favoriser la maraude en incitant les VTC à occuper indûment la voie publique : « le législateur, poursuivant des objectifs d'ordre public, notamment de police de la circulation et du stationnement sur la voie publique, a ainsi entendu garantir le monopole légal des taxis qui en découle » (Décision n° 2015-468/469/472 QPC du 22 mai 2015).

- le marché de la réservation préalable : les taxis ne disposent d'aucun monopole sur ce marché et sont en concurrence avec les Véhicules de Transport avec Chauffeur (VTC).

Le développement des plateformes de mise en relation et aujourd'hui la création de plateformes multimodales, intégrant indifféremment les données des taxis et des VTC, soulève le problème du respect de la segmentation de ces deux marchés spécifiques.

Afin de respecter la loi et garantir une concurrence loyale, seuls les taxis doivent pouvoir informer la clientèle de leur géolocalisation et de leur disponibilité sur ces plateformes multimodales.

De même, aucun critère ne permet actuellement de différencier clairement une réservation immédiate de la maraude, ce qui menace l'équilibre de l'ensemble du secteur d'activité.

Le gouvernement a opéré une tentative de définition en 2013. Le décret n° 2013-1251 du 27 décembre 2013 a imposé aux VTC un délai entre la réservation et la prise en charge du client. L'objectif était de préserver le monopole des taxis sur le marché de la maraude, afin d'éviter la maraude électronique permise par l'utilisation des applications smartphone.

L'Autorité de la concurrence avait rendu un avis défavorable (avis n° 13-A-23 du 16 décembre 2013) estimant qu'en imposant aux seules VTC l'obligation d'un délai entre la réservation et la prise en charge d'un client, le projet de décret introduisait une distorsion de concurrence au bénéfice des taxis. Par la suite, par ordonnance du 5 février 2014, le Conseil d'État a suspendu l'exécution de ce décret considérant qu'un doute sérieux existait sur sa légalité.

L'instauration de ce délai est la seule solution permettant de préserver le marché de la maraude face au développement des nouvelles technologies. La maraude électronique relève du monopole des taxis au même titre que la maraude traditionnelle.

Ainsi, la région Ile-de-France a récemment annoncé d'un nouveau service de "transport à la demande" baptisé « Flexigo ». Un minibus répondra aux besoins exprimés par les usagers via une application mobile, exactement comme les applications VTC. Afin d'éviter toute distorsion de concurrence avec les taxis, les réservations devront s'effectuer une heure au minimum avant le trajet.

La profession demande que le principe d'un délai séparant la réservation de la prise en charge soit acté dans la loi et, afin d'éviter toute discrimination, elle accepte que ce délai soit également applicable aux taxis en dehors de leur zone de rattachement.

Elle propose d'insérer un nouvel alinéa à la suite du 1° du II de l'article L 3121-2 du code des transports, ainsi rédigé :

> « La réservation préalable est caractérisée par le respect d'un délai minimal défini par décret entre la réservation du véhicule et la prise en charge effective du client. »

Ainsi, l'obligation de réservation préalable sera clarifiée, afin de garantir une concurrence équilibrée.

Enfin, la profession demande une clarification réglementaire du nouveau mode d'exploitation qu'est la « maraude électronique », en particulier le rayon géographique de visibilité électronique du taxi et les conditions dans lesquelles l'offre des taxis disponibles sera présentée aux clients.
Le décret d'application prévu à l'article L 3121-11-1 du code des transports devra apporter ces précisions.

Les innovations en matière de mobilité.

L'article 14 du projet de loi autorise le Gouvernement à expérimenter par ordonnance des nouvelles solutions de mobilité dans les territoires peu denses, en dérogeant à la loi.

L'amendement COM-581 est venu limiter le champ de cette habilitation en précisant qu'il s'agit d'expérimentations « *relatives au covoiturage, au transport d'utilité sociale et au transport public particulier de personnes dans les zones peu denses* ».

Dans son objet, cet amendement précise que « *les solutions identifiées à ce jour qui pourraient être expérimentées sont celles relatives aux modalités d'exercice du covoiturage, du transport particulier de personnes et du transport d'utilité sociale. Il s'agit notamment d'autoriser, à titre expérimental, des particuliers à transporter des personnes en percevant pour cela une contribution financière allant au-delà du strict partage de frais pris en compte dans le cadre d'un covoiturage* ».

Cette mesure vise donc à autoriser des particuliers à réaliser des transports occasionnels à titre onéreux en zone rurale ou a permettre la rémunération du covoiturage.

Bien que des solutions doivent être apportées aux personnes en situation d'isolement, la création d'une nouvelle catégorie de transport n'apparaît pas opportune sur un marché à l'équilibre encore fragile.

Après de longs mois de négociations ayant aboutis à deux lois en 2014 et 2016, dont certaines dispositions ne sont toujours pas applicables, les professionnels sont hostiles à cette mesure qui ouvre une nouvelle

concurrence mal encadrée et difficilement contrôlable. Nous nous interrogeons sur le statut de ces particuliers transporteurs.

En 2015, l'État français a fait interdire le service UberPop aux motifs que le recours à des particuliers est constitutif de travail dissimulé et de concurrence déloyale. La Cour de justice de l'Union Européenne lui a donné raison en avril 2018.

Une disposition spécifique a d'ailleurs été introduite dans la loi Thévenoud du 1er octobre 2014, interdisant la mise en relation de passagers et de conducteurs particuliers pour des prestations de transport à titre onéreux. Cette interdiction est aujourd'hui reprise à l'article L 3143-4 du code des transports.

Conformément aux textes européens et à l'article L 1000-3 du code des transports, ces transports, qui sont réalisés pour le compte d'autrui, constituent par nature des transports publics et ils doivent donc être réglementés.

Prenant en compte la situation des personnes dont l'accès aux transports est limité du fait de leurs revenus ou de leur localisation géographique, la loi Grandguillaume du 29 décembre 2016 a autorisé les associations à organiser des services de transport d'utilité sociale. Le décret d'application n'est toujours pas paru et il paraît prématuré de mettre en place un nouveau mode de transport sans avoir expérimenté cette solution.

Par ailleurs, l'article L 3111-12 du code des transports donne déjà la possibilité à une Autorité organisatrice de la mobilité de faire appel à des particuliers ou à des associations, avec un aménagement de leurs conditions d'inscription au registre des transporteurs.

Ces services existants permettent également de répondre aux éventuelles difficultés de mobilité dans un cadre maîtrisé et contrôlé, surtout s'agissant d'une population par définition fragile.

Nous restons persuadés que les Commissions locales des transports publics particuliers de personnes permettront aux Autorités organisatrices de la mobilité et aux professionnels d'apporter des solutions adaptées aux éventuelles carences de transport, dans le dialogue et la concertation.

La rémunération de particuliers transporteurs ou de l'activité de covoiturage ne peut qu'occasionner une concurrence déloyale vis-à-vis des professionnels du secteur et poser un problème d'application des règles fiscales.

De même, l'article 15 du projet de loi permet aux maires d'autoriser l'usage de certaines voies de circulation à différentes catégories de véhicule. Si cette disposition est appliquée, cela reviendrait à autoriser les municipalités à créer des emplacements de stationnements pour les transporteurs du T3P et à laisser les VTC utiliser les voies de bus déjà très saturées. Cela consisterait à mettre au même niveau taxis titulaires d'une « autorisation de stationner article L 3121-1» et les VTC qui ne peuvent pas stationner ou circuler sur la voie ouverte à la circulation publique en quête de clients « article L3120-2 du code des transports ». L'intérêt pour les usagers des transports publics soumis à un tarif administré serait alors compromis.

Nous demandons donc le retrait des articles 14 et 15 du projet de loi.

Planification de la mobilité.

L'article 5 du projet de loi substitue un plan de mobilité aux actuels plans de déplacement urbains (PDU).

La profession émet une réserve sur cette réforme, laquelle ne devra pas impacter l'interdiction de réaliser des services occasionnels dans le périmètre d'un plan de déplacement urbain avec des véhicules n'excédant pas neuf places (article L 3112-1 du code des transports issu de l'article 5 de la loi Grandguillaume du 29 décembre 2016).

Renforcement de la responsabilité sociale des plateformes

L'article 20 permet l'établissement à titre facultatif, par les plateformes de mise en relation par voie électronique, d'une charte précisant leur responsabilité sociale, de manière à offrir des droits sociaux supplémentaires aux travailleurs indépendants qui ont recours à leurs services.

Des procédures sont actuellement en cours visant à requalifier en contrat de travail la relation liant certaines plateformes de VTC à leurs conducteurs. La « responsabilité sociale » proposée par cet article n'est pas de nature à clarifier la situation de ces conducteurs et elle risque au contraire d'apporter davantage de confusion.

Cet article doit donc être retiré du projet de loi.

Renforcement de la sécurité des mobilités.

L'article 32 du projet de loi permet de renforcer la sûreté dans les réseaux de transport en étendant le recours aux équipes cynotechniques pour la détection d'explosifs dans les transports ferroviaires et guidés. Cette extension s'appuie sur les résultats positifs des expérimentations conduites à la SNCF et à la RATP.

La profession s'étonne que la disposition ne soit pas également étendue aux aéroports, lesquels devraient bénéficier du même niveau de sûreté.

Vous remerciant par avance pour l'attention que vous voudrez bien accorder à la présente, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur le Sénateur, l'expression de notre considération la plus distinguée.

Tony BORDENAVE	Didier HOGREL	Rachid BOUDJEMA	Michel GOUGEON
Président FFTP	Président FNDT	Président UNT	Président FNAT