

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

*La ministre chargée des Transports  
auprès du ministre d'État*

Paris, le **23 MAI 2019**

Réf : D19008513

Messieurs les Présidents,

Dans un communiqué de presse daté du 6 mai 2019, votre intersyndicale nationale analyse les dispositions du projet de loi d'orientation des mobilités examiné en première lecture à l'Assemblée nationale. Vous vous inquiétez des conséquences de ce projet de loi sur la profession de taxi. Dans ce contexte et après les rencontres que vous avez eues avec mon cabinet et celui du Premier ministre, il me semble nécessaire de vous apporter les précisions suivantes sur la position du Gouvernement.

Tout d'abord, je suis particulièrement attentive à ce que soit préservé l'équilibre entre les professions qui concourent au transport particulier de personnes, équilibre issu des lois Thévenoud du 1<sup>er</sup> octobre 2014 et Grandguillaume du 26 décembre 2016. Il n'est en aucun cas dans les intentions du Gouvernement d'avantager telle ou telle profession, comme vous en exprimez la crainte.

Je tiens en premier lieu à dissiper tout malentendu sur les compétences des autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Les autorités compétentes en matière de délivrance des autorisations de stationnement, à savoir les collectivités locales exerçant la compétence voirie (communes et quelques intercommunalités) ainsi que l'État dans la zone des taxis parisiens et dans les emprises aéroportuaires, conserveront leurs prérogatives à l'identique. Il n'est nullement prévu, sur ce point, de modifier le code général des collectivités territoriales, qui régit les dispositions en matière de délivrance des autorisations de stationnement.

S'agissant du stationnement sur la voie publique, je vous confirme qu'il n'est pas envisagé de permettre aux VTC d'attendre leur clientèle sur la voie publique. C'est une prérogative des taxis liée aux spécificités de leur métier que j'entends préserver. Je comprends, en particulier, que la rédaction de l'article 15 du projet de loi, en faisant référence au transport public particulier de personnes, a pu susciter des questions sur la portée des dispositions envisagées en ce qui concerne l'accès aux voies réservées ainsi qu'à des emplacements de stationnement sur la voie publique.

.../...

Cette rédaction a d'ores et déjà été revue, à la faveur des amendements qui ont été votés en commission par l'Assemblée nationale, pour ne laisser aucun doute sur le fait que les taxis resteront seuls habilités, au sein du secteur, à emprunter les voies réservées, y compris celles susceptibles d'être créées sur autoroutes, et à stationner sur la voie publique.

Je sais aussi que des préoccupations ont été exprimées sur les conditions de mise en œuvre de la « maraude électronique » pour les conducteurs de taxi, en particulier dans le cas où une raison valable ne permettrait pas d'assurer la prise en charge du client. Ces situations existent, à l'évidence, et le projet de loi pourra être modifié pour en tenir compte. Un décret d'application, qui sera étroitement concerté avec vos organisations professionnelles, viendra en préciser le détail.

Par ailleurs, certains professionnels du taxi se font l'écho d'inquiétudes quant aux expérimentations qui pourraient être ouvertes par l'article 14 du projet de loi d'orientation des mobilités dans le champ du transport public particulier de personnes.

C'est pourquoi un amendement voté en commission à l'Assemblée nationale, à l'initiative du Gouvernement, vient non seulement encadrer plus strictement dans le temps le dispositif d'expérimentation, mais surtout le limiter, sous le contrôle des autorités organisatrices de la mobilité, aux territoires peu denses particulièrement mal pourvus en solutions de transport. L'idée est de tester et d'accompagner, dans ces territoires, les recherches de solutions nouvelles de mobilités pour contribuer à leur désenclavement. Les mentions du covoiturage, du transport d'utilité sociale et du transport public particulier de personnes sont ainsi retirées.

Cet article 14 constitue une habilitation donnée au Gouvernement de légiférer par ordonnance. L'intérêt est ainsi précisément de prendre le temps de la concertation avec les professionnels des transports concernés pour déterminer le futur cadre des expérimentations. Je peux ainsi vous assurer que les taxis seront pleinement associés aux travaux de préparation de cette ordonnance, à l'instar du travail réalisé avec vous sur les conditions de mise en œuvre des services de transport d'utilité sociale.

J'entends également lever tout doute sur l'objectif poursuivi à travers les chartes de responsabilité sociale. Le Gouvernement a la volonté d'améliorer les conditions de travail et la protection des conducteurs de VTC, et ce dans l'intérêt de tous les acteurs du secteur. En aucun cas, il ne s'agit de contourner les décisions du juge, qui restera pleinement souverain pour examiner la qualification de la relation commerciale des conducteurs de VTC avec les plateformes.

L'accès à la profession est un sujet en débat comme vous le savez. Devant les membres de la commission du développement durable, j'ai redit l'importance que j'attachais au rôle de l'APCMA en tant qu'opérateur de référence. Ce positionnement central ne doit pas la priver de la possibilité de subdéléguer l'organisation des épreuves si le besoin s'en fait ressentir.

Sur l'ensemble de ces sujets, mes services sont à votre disposition pour vous apporter des éclairages complémentaires. J'ai demandé à la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer d'organiser à cet effet et dans les prochains jours une séance du Comité national T3P consacrée au projet de loi. J'examinerai également avec attention vos propositions d'évolution de la rédaction du projet de loi à la lumière des précisions que j'ai pu vous indiquer.

Je vous prie de croire, Messieurs les Présidents, en l'assurance de ma considération distinguée.



Elisabeth BORNE