

**PROPOSITIONS DE REFORME
DE LA PROFESSION DE TAXI**

**et des autres transports particuliers de personnes
par véhicules de moins de dix places
(voitures de petite remise, voitures de grande
remise, véhicules motorisés à deux ou trois roues)**

Rapport de Pierre CHASSIGNEUX
Préfet (h)
Président de SANEF

SOMMAIRE

INTRODUCTION	p. 1
I - Mesures applicables à l'ensemble de la profession	p. 3
A- Une formation qualifiante mais non discriminante	p. 3
I- Renforcer, lors de leur agrément, l'évaluation pédagogique des centres de formation	
II- La réforme de l'examen du certificat de capacité professionnelle de conducteur de taxi	
1) La fusion des deux parties de l'examen	
2) Un contenu pédagogique renouvelé	
3) Eviter les doublons : suppression du stage de gestion organisé par les chambres de métiers et de l'artisanat et imposé aux artisans taxis	
III- La formation professionnelle continue	
B- La diversification des activités des taxis	p. 6
1) L'accession des conducteurs de taxis aux services à la personne	
2) L'accès des chauffeurs de taxis au transport de colis	
C- Transparence, qualité de service et éco-responsabilité	p. 7
1) Des taxis plus facilement identifiables	
- Le lumineux	
- La charte graphique	
2) L'utilisation des possibilités techniques pour améliorer qualité de service et gestion	
3) Eco-responsabilité	
D- L'adaptation de l'offre à la demande sans spoliation patrimoniale	p. 9
1) Les solutions extrêmes	
2) Une solution plus souple est envisageable	
3) Une solution qui augmente l'offre tout en valorisant le patrimoine	
E- Par qui et comment doivent être délivrées les nouvelles licences	p. 11
1) Par qui	
2) Comment : en suivant l'évolution économique	
F- Les autres véhicules de moins de dix places	p. 12
II – Spécificité parisienne	p. 14
A- Une démarche qualité voulue et respectée s'impose en tout premier lieu	p. 14
B- Une adaptation des possibilités offertes par la réglementation actuelle permet d'augmenter l'offre de taxis	p. 15
1) Horodateur et temps de travail	
2) Possibilités de doublage	

C- Augmentation du nombre de licences.....p. 16

- 1) Utiliser rapidement les possibilités déjà offertes par la réforme décidée en 2002 par le préfet de police
- 2) Déplafonner l'attribution des licences supplémentaires en 2008
- 3) Critères d'attribution des nouvelles licences

D- Amélioration des conditions de circulation et de stationnement.....p. 18

- 1) La desserte de Roissy et l'accès à la capitale
- 2) Stations de taxis, bornes d'appel et nouvelles technologies

E- Généralisation possible et progressive du doublage aux artisans taxis parisiens.....p. 20

F- Un contrôle spécialisé plus étendu et plus opérationnel.....p. 21

G- La situation des locataires de taxis.....p. 22

- 1) Evolutions souhaitées concernant le contrat de location
- 2) Evolutions souhaitées concernant le montant des cotisations sociales
- 3) Evolutions souhaitées concernant les modalités de versement des cotisations sociales

H- L'avenir du taxi parisien.....p. 24

- 1) Qui
- 2) Comment

CONCLUSION.....p. 25

LISTE DES ANNEXES

- Annexe n° 1 : Lettre de mission de Monsieur le Premier ministre du 30 octobre 2007
- Annexe n° 2 : Personnes reçues en entretien ou ayant participé à des réunions collégiales dans le cadre de la mission
- Annexe n° 3 : Propositions concernant les taxis dans le rapport de la commission pour la libération de la croissance remis au Président de la République le 23/01/2008 par Jacques ATTALI
- Annexe n° 4 : Extraits du rapport ARMAND-RUEFF de 1960 concernant les taxis
- Annexe n° 5 : Projet de loi relative au transport particulier de personnes par véhicules de moins de dix places (taxis, voitures de petite remise, voitures de grande remise, véhicules motorisés à deux ou trois roues)
- Annexe n° 6 : Projet de décret portant application de la loi n° 2008- du 2008 relative au transport particulier de personnes par véhicules de moins de dix places (taxis, voitures de petite remise, voitures de grande remise, véhicules motorisés à deux ou trois roues)
- Annexe n° 7 : Projet de décret portant création de la commission des taxis, des voitures de petite remise, des voitures de grande remise et des véhicules motorisés à deux ou trois roues

- Annexe n° 8 : Projet d'arrêté portant modification de l'arrêté du 11 septembre 1959 modifié relatif au calcul des cotisations sociales dues par les chauffeurs de taxi du département de la Seine non propriétaires de leur voiture
- Annexe n° 9 : Evolution du prix moyen des autorisations de stationnement (dites « licences ») dans la zone des taxis parisiens de 1999 à 2007
- Annexe n° 10 : Extrait du site Internet de l'association « Paris, Capitale, Taxis »
- Annexe n° 11 : Comment fait-on une norme dans le domaine des services ?
- Annexe n° 12 : Vitesse de circulation moyenne à Paris et en Ile-de-France entre 2000 et 2007
- Annexe n° 13 : Localisation des taxis parisiens à 8 heures (jour de semaine type)
- Annexe n° 14 : L'offre de taxis par heure dans la zone des taxis parisiens
- a) Offre de taxis par heure du lundi au vendredi
 - b) Offre de taxis par heure les samedis
 - c) Offre de taxis par heure les dimanches
 - d) Pourcentage de la demande non servie en moyenne annuelle de 2001 à 2007
- Annexe n° 15 : Propositions d'implantation de couloirs protégés pour les taxis sur des voies pénétrantes dans Paris
- Annexe n° 16 : Modifications par rapport à la situation actuelle apportées par les projets de loi, de décrets et d'arrêté figurant aux annexes 5, 6, 7 et 8 du rapport
- Annexe n° 17 : Calendrier de réalisation des réformes proposées par le rapport

PARIS, le 20 mars 2008

Monsieur le Premier Ministre,

Par lettre en date du 30 octobre 2007, vous avez bien voulu me confier une mission sur la profession des chauffeurs de taxi ; celle-ci comprenait deux étapes, mes premières propositions vous ont été remises le 15 novembre 2007 ; je n'y reviendrai donc pas. Le présent rapport, concerne, ainsi que vous me le demandiez, un plan global de modernisation et d'amélioration quantitative et qualitative de l'offre de service portant non seulement sur les taxis mais plus largement sur l'ensemble du secteur des transports spécialisés.

Devant m'appuyer sur les réflexions de la Commission pour la libération de la croissance française, il a fallu attendre leur contenu pour affiner l'élaboration de mes conclusions.

L'ensemble de mes travaux a été guidé, d'une part, par le souci exprimé par Monsieur le Président de la République que les mesures proposées n'entraînent pas de spoliation des professionnels et, d'autre part, par le caractère pratique, pragmatique et progressif de celles-ci.

Le problème des taxis est, en effet, l'un de ceux où, du rapport Rueff-Armand de 1960 à la table ronde de l'OCDE d'octobre 2007, tout le monde a des idées générales, mais pour lequel des propositions concrètement et pratiquement applicables font, en partie, défaut.

Aussi, pour chaque mesure proposée, figurent en annexe les modifications législatives, réglementaires ou autres qui permettront leur mise en œuvre, ainsi que le calendrier prévisible de leur souhaitable application et les effets qui peuvent en être escomptés.

Les chauffeurs de taxis ont largement manifesté, au sens propre du mot, leur souhait que leur profession puisse rester réglementée ; s'ils veulent continuer à en avoir les bénéfices, ils doivent également en accepter les contraintes. Or, la seule justification de la protection qu'offre la réglementation réside dans la qualité du service rendu au client, c'est-à-dire la capacité de la profession de répondre de manière optimale à la demande.

Force est de constater que c'est loin d'être toujours le cas alors même que le pouvoir décisionnel d'adaptation de l'offre à la demande se trouve au plus près du terrain puisqu'il est, depuis longtemps, décentralisé au niveau communal (si à Paris et la petite couronne il est exercé par le préfet de police c'est en vertu de ses pouvoirs de police municipale et non de police d'Etat).

Mais qu'y a-t-il de commun sinon le port du lumineux taxi entre le taxi rural dont 80 % de l'activité dépend des collectivités publiques (sécurité sociale pour le transport de malade assis, collectivités locales pour le transport scolaire, etc...) et qui est sans doute le dernier service public rural de proximité, le chauffeur d'une grande compagnie travaillant essentiellement par radio avec des entreprises abonnées, le taxi de ville moyenne qui concilie travail pour les collectivités publiques et clientèle identifiée et fidèle et, enfin, l'artisan parisien qui doit chaque jour trouver les 9 à 13 courses qui lui permettront de gagner correctement sa vie.

Il a bien évidemment été tenu compte de cette diversité pour l'élaboration des mesures qui sont envisagées et dont la quasi-totalité est synthétisée dans les projets de loi et de décret joints en annexes 4 et 5 ; si la grande majorité d'entre elles résulte d'un consensus, certaines, qui suscitent scepticisme voire appréhension de la part de la profession, me paraissent néanmoins devoir faire partie de la réforme d'ensemble qu'il m'a été demandé de proposer.

Il a été délibérément choisi de ne pas s'étendre sur l'état des lieux connu par tous et de privilégier la déclinaison des réformes applicables, d'une part, à l'ensemble de la profession des taxis et aux autres véhicules de transport particulier de personnes de moins de dix places, d'autre part, aux spécificités parisiennes, même si cette distinction n'est pas absolue, des propositions motivées par la situation particulière de Paris pouvant trouver ailleurs une application marginale.

* *
*

I – MESURES APPLICABLES A L'ENSEMBLE DE LA PROFESSION

A - UNE FORMATION QUALIFIANTE MAIS NON DISCRIMINANTE

La profession de taxi a été de tout temps un métier d'insertion, accueillant les vagues successives d'immigration, les victimes de coups durs de la vie ou ceux qui ont délibérément choisi un métier faisant une grande place à la liberté individuelle et elle doit le rester.

La formation initiale des chauffeurs doit donc trouver le difficile équilibre entre la qualification que l'on est en droit d'attendre d'une formation, la sélectivité qui doit être celle de tout examen et la non discrimination qui doit permettre l'accès à une profession ouverte à tous, notamment aux populations fragiles à qui elle peut offrir un excellent, et prouvé, moyen d'insertion.

I – Renforcer, lors de leur agrément, l'évaluation pédagogique des centres de formation

S'adressant à une population composée majoritairement de demandeurs d'emploi, les centres de formation bénéficient, ce qui est normal, de l'ensemble du dispositif public d'aide à la formation ; la manne ainsi distribuée n'est pas toujours, ici comme ailleurs, utilisée de manière optimale.

Actuellement, l'agrément de ces écoles est délivré par le préfet ou, dans la zone des taxis parisiens, par le préfet de police après avis de la commission des taxis et voitures de petite remise sur la base des dispositions de l'arrêté interministériel (signé par les ministres chargés de l'intérieur et de l'artisanat) du 7 décembre 1995.

Mais ce sont les conseils régionaux qui, en vertu des lois de décentralisation, sont désormais compétents en matière de formation professionnelle et d'évaluation pédagogique des centres de formation.

Il semble donc indispensable que les ministres chargés de l'intérieur et de l'artisanat prévoient à l'occasion de la modification de l'arrêté précité du 7 décembre 1995 des dispositions imposant au préfet, lors du renouvellement de l'agrément, de solliciter l'avis préalable du conseil régional territorialement compétent quant à l'évaluation pédagogique de l'école concernée ; le critère d'un pourcentage minimum de réussite aux examens devrait pouvoir être retenu pour éliminer les centres par trop laxistes.

Par ailleurs, dans un souci de transparence, il est proposé dans le projet de décret (cf. Annexe n° 6) que les fonctions d'examineur et de formateur soient incompatibles.

II – La réforme de l'examen du certificat de capacité professionnelle de conducteur de taxi

Aujourd'hui l'accès à la profession est subordonné à la réussite à l'examen du certificat de capacité professionnelle de conducteur de taxi, composé d'une partie nationale et d'une partie départementale. Le candidat doit d'abord se présenter à l'examen national, composé de cinq épreuves (français, réglementation nationale de la profession, gestion, code de la route, sécurité du conducteur). En cas de réussite, il doit ensuite passer l'examen départemental, composé d'une

épreuve théorique (topographie, géographie et, s'il y a lieu, réglementation locale) et d'une épreuve de conduite sur route. La présentation à l'examen est subordonnée à des conditions d'honorabilité (absence de certaines condamnations pénales), à la détention d'un diplôme de secourisme et d'un permis de conduire délivré depuis plus de deux ans, ainsi qu'à la délivrance d'un certificat médical.

Il est possible de se présenter à l'examen soit en tant que candidat libre, soit après avoir suivi une formation dans une école agréée comme vu plus haut.

Or, dans le cadre par exemple, des examens organisés par la préfecture de police en 2006, 92% des candidats ont été admis à la partie nationale et 45% à la partie départementale ; l'examen apparaît donc comme insuffisamment sélectif, particulièrement en ce qui concerne la partie nationale, en dépit de l'existence de notes éliminatoires pour certaines épreuves.

1) La fusion des deux parties de l'examen

L'existence de deux examens, avec la partie nationale conçue comme une sorte de tronc commun, n'apporte que peu de valeur ajoutée puisque tout conducteur ayant réussi les deux parties de l'examen actuel et désirant exercer dans un nouveau département doit repasser un examen local.

Une fusion des deux épreuves en continuant d'y inclure un volet local, aurait, par ailleurs, un impact bénéfique sur l'organisation des examens et permettra de libérer des moyens pour mettre en place une épreuve comportementale. Le nombre de sessions annuelles pourra également être augmenté.

2) Un contenu pédagogique rénové qui devra :

- Intégrer l'aspect qualité de service comme l'un des éléments déterminants :

Connaissance précise des normes de la profession lorsqu'elles sont définies.

Mise en place d'un examen oral comportemental permettant d'estimer la capacité à accueillir le public et à gérer une course, cette épreuve devant reposer sur des questions pratiques et des mises en situation.

- Supprimer l'épreuve de connaissance de la législation et de la réglementation des armes.

Ce sujet est, heureusement, peu pertinent pour l'exercice de la profession de conducteur de taxi et encombre inutilement la formation.

- Vérifier la maîtrise du français.

Aucune note éliminatoire n'est actuellement prévue pour l'épreuve de langue française qui est d'un niveau équivalent à celui de l'entrée au collège. Or, on ne peut demander moins pour l'accès à une profession où sont nécessaires tant la gestion de la relation avec la clientèle qu'une bonne compréhension de la réglementation. Un renforcement des exigences en la matière, liées au contrôle de la qualité des formations évoqué plus haut, paraît nécessaire.

Cette sélection par le français pourrait être à tort assimilée comme d'un caractère ségrégatif notamment vis-à-vis des populations récemment immigrées ; si la formation est bien faite, elle

constitue au contraire un facteur d'insertion à condition de s'en tenir à un français de base, pratique et quotidien, excluant tout perfectionnisme académique.

- Renforcer les questions relatives au code de la route et à la sécurité routière.

- Introduire une épreuve de langue étrangère optionnelle, en particulier l'anglais, afin d'améliorer la qualité de l'accueil des visiteurs étrangers. Elle constituerait un plus dans la formation sans devoir au départ revêtir de caractère sélectif : sécurité de la conduite, qualité du service clients et maîtrise suffisante de la langue française paraissant comme plus essentielles.

Les ministres chargés de l'intérieur et de l'artisanat devront intégrer les réformes de l'examen proposées au 1) et au 2) dans un arrêté qui aura pour objectif de remplacer l'arrêté du 5 septembre 2000 actuellement en vigueur.

3) Eviter les doublons : suppression du stage de gestion organisé par les chambres de métiers et de l'artisanat et imposé aux artisans taxis.

Actuellement, la partie nationale de l'examen de capacité professionnelle prévoit entre autres une épreuve de gestion ; or, les chauffeurs de taxi qui désirent devenir artisans doivent, pour pouvoir être immatriculés au répertoire des métiers, suivre un stage d'initiation à la gestion, organisé par les chambres de métiers et de l'artisanat. Ces stages sont d'une durée minimale obligatoire de trente heures et doivent se dérouler sur une période de deux mois au plus alors que dans les écoles assurant la préparation du certificat de capacité professionnelle de conducteur de taxi, la formation à la gestion dure en moyenne 40 heures et se déroule généralement sur une période de 13 semaines.

Il est donc apparu que le stage de gestion organisé par les chambres de métiers et de l'artisanat en faveur des artisans taxis faisait double emploi avec la formation reçue par les intéressés dans les écoles précitées. C'est pourquoi, dans le projet de décret (cf. Annexe n° 6) il a été prévu dans le chapitre V (« Dispositions diverses ») une modification de l'article 1^{er} du décret n° 83-517 du 24 juin 1983 afin de supprimer ce stage de gestion pour les chauffeurs de taxi désirant devenir artisans.

III- La formation professionnelle continue

Une actualisation périodique des connaissances des chauffeurs de taxis paraît nécessaire d'autant plus qu'à la fois la démarche de certification de la qualité de service client et une possibilité élargie de doublage, évoquées plus loin, seront mises en œuvre.

Cette formation pourrait être organisée par la profession et prendre la forme de différents modules, certains obligatoires (sécurité, Code de la route, qualité, gestion des conflits), d'autres facultatifs (langue, transport de handicapés, etc....).

La perte de points du permis de conduire est, de même que pour tous les métiers nécessitant l'utilisation professionnelle constante d'un véhicule (routiers, VRP, etc....), une préoccupation permanente des chauffeurs de taxis. Peut-être conviendrait-il, afin de les inciter à adhérer à une démarche qui, dans un premier temps ne pourrait être que facultative, de jumeler formation permanente et stages de récupération de points.

Dans l'optique de la généralisation des possibilités de doublage, qui sera évoquée plus loin, et dans le cadre de la réflexion globale qu'il conviendra de mener à ce sujet, une formation spécifique de loueur de taxi pourrait être envisagée.

B- LA DIVERSIFICATION DES ACTIVITES DES TAXIS

Il est apparu souhaitable que les chauffeurs de taxis puissent être autorisés à diversifier leurs activités en effectuant des services à la personne et en procédant au transport de colis dans des conditions simplifiées.

Ces nouvelles attributions concerneront en pratique essentiellement les taxis ruraux, à un moindre titre les taxis provinciaux, mais aussi d'Ile-de-France hors Paris (la province commençant aux portes de Paris).

1) L'accession des conducteurs de taxis aux services à la personne

Cette mesure, qui permettra l'utilisation comme mode de paiement du chèque emploi service universel (CESU), intéresse au premier chef les taxis ruraux, qui restent souvent le seul service de proximité à la disposition d'une population géographiquement isolée et vieillissante et à laquelle ils rendent une multiplicité de services quotidiens. Mais elle concernera également les services de taxis dans des villes petites et moyennes où ils sont appelés à rendre le même type de services.

La rédaction actuelle du Code du travail (troisième alinéa de l'article L.129-1) empêche les conducteurs de taxis d'accéder aux services à la personne. Il stipule, en effet, que l'agrément ne peut être accordé par l'Etat qu'aux associations ou aux entreprises qui se consacrent exclusivement aux activités mentionnées au même article. Par conséquent, pour permettre aux chauffeurs de taxis d'obtenir satisfaction, il faut supprimer cette clause d'exclusivité en ce qui les concerne.

Dans le cadre de l'élaboration du projet de loi sur la modernisation de l'économie, le ministère de l'économie, des finances et de l'emploi a préparé une modification de l'article L.129-1 du Code du travail afin de prévoir la suppression de la clause d'exclusivité pour les entreprises qui *« emploient habituellement moins de vingt salariés et qui ne se consacrent pas exclusivement à l'activité pour laquelle l'agrément est demandé »*. Il est indiqué, en outre, dans l'exposé des motifs de ce projet de modification législative que les conditions de cet assouplissement *« seront précisées par décret (obligation de tenir une comptabilité distincte pour l'activité services à la personne, embauche durable d'au moins un salarié supplémentaire pour cette même activité) »*.

La réforme envisagée par le ministère de l'économie, des finances et de l'emploi paraît trop restrictive car un chauffeur de taxi artisan, travaillant seul, se verra exclu de la levée de la clause d'exclusivité.

C'est pourquoi, dans le projet de loi concernant notamment les taxis (cf. Annexe n° 5) préparé afin de remplacer les textes législatifs actuellement en vigueur, figure dans le chapitre V intitulé *« dispositions diverses »* la modification suivante de l'article L.129-1 du Code du travail : *« Par dérogation au précédent alinéa et dans des conditions fixées par décret, l'agrément peut également être délivré par l'Etat aux entreprises qui emploient habituellement moins de vingt*

salariés ainsi qu'aux entreprises individuelles qui ne se consacrent pas exclusivement à l'activité pour laquelle l'agrément est demandé ».

En ajoutant les termes « *ainsi qu'aux entreprises individuelles* » les conducteurs de taxis pourront prétendre à la levée en leur faveur de la clause d'exclusivité. Il faudra, cependant, d'une part, supprimer du projet de loi sur la modernisation de l'économie en cours de finalisation les dispositions relatives à la modification de l'article L.129-1 du Code du travail et, d'autre part, veiller à ce que le décret d'application que devra élaborer le ministère de l'économie, des finances et de l'emploi préserve bien l'avantage ainsi accordé aux chauffeurs de taxis.

2) L'accès des chauffeurs de taxis au transport de colis

La situation est paradoxale : il existe une réglementation de plus en plus contraignante (tout transport de colis est un transport routier de marchandises, qu'il soit effectué par un camion, un véhicule de moins de 3,5 t, un taxi ou un scooter, dispositif renforcé en janvier 2006 par un amendement parlementaire), qui revient à exiger un « justificatif de capacité professionnelle » pour tous, mais qui n'est, en fait, pas respectée par les taxis. Ces derniers s'affranchissent, en effet, des contraintes imposées par le décret n° 99-752 du 30 août 1999 relatif aux transports routiers de marchandises. Cette attitude ne manque pas de susciter des doléances de la part des transporteurs routiers de marchandises, qui invoquent une concurrence déloyale de la part des taxis.

Par ailleurs, ces transporteurs se plaignent du fait que les taxis bénéficient de la TVA à 5,5% en tant que transporteurs de personnes, mais peuvent, en application d'une instruction fiscale de 1992, malgré tout réaliser 7.500 € de chiffre d'affaires dans le domaine du transport de marchandises où la TVA est de 18,6%.

La solution raisonnable pourrait être de prendre acte de la situation réelle pour déréglementer les transports de colis lorsque la charge utile est inférieure à 100 kg. Faut-il pour autant satisfaire la demande des chauffeurs de taxis au risque de soulever des problèmes avec les transporteurs routiers ?

C-TRANSPARENCE, QUALITE DE SERVICE ET ECO-RESPONSABILITE

1) Des taxis plus facilement identifiables

- Le lumineux

Les taxis en province comme à Paris sont identifiés par un lumineux dont les caractéristiques sont définies par un arrêté du ministre chargé de l'industrie.

Peu visibles, peu compréhensibles pour la clientèle non habituée, ils ne remplissent pas leur rôle, notamment du fait de leur incapacité à indiquer, surtout de jour, de manière évidente si le taxi est libre ou occupé.

Or, il existe dans de nombreuses villes étrangères, comme d'ailleurs en prototype en France, des lumineux indiquant de manière visible, de jour comme de nuit, au moyen du code simple des

feux rouge et vert si le taxi est occupé ou libre. Il conviendrait donc d'imposer à l'ensemble des taxis d'installer progressivement ce type de lumineux.

- La charte graphique

Totalement réticents à une harmonisation du type de véhicule utilisé comme taxi, les chauffeurs le sont également à l'unification de la couleur de leur taxi dont ils pensent qu'elle nuirait à l'utilisation personnelle de leur véhicule et à son prix à la revente.

Une signalétique plus claire, plus lisible permettrait une meilleure information du public et une identification plus aisée des taxis, facilitant ainsi la lutte contre les taxis clandestins. Une couleur uniforme choisie par la profession pourrait, par exemple, être imposée.

En tout état de cause, un certain nombre de véhicules taxis porte sur leurs flancs des adhésifs publicitaires qui, leur procurant des ressources, ne les gêne nullement ni dans leurs déplacements privés ni lors de la revente de leur véhicule ; ceux-ci pourraient donc être utilement remplacés par des adhésifs les identifiant visiblement comme taxi. Cette technique existe déjà dans d'autres capitales européennes (ex : Berlin), le film plastique pouvant aisément être enlevé lors de la revente du véhicule.

2) L'utilisation des possibilités techniques pour améliorer qualité de service et gestion.

Le taximètre peut permettre, aujourd'hui, du fait des avancées technologiques, de devenir l'auxiliaire intelligent du chauffeur, facilitant sa tâche, sa gestion et assurant au client une tarification transparente. Muni d'un GPS – GPRS, il pourra automatiquement modifier le tarif en fonction de la zone parcourue, éditer une facture non contestable comportant kilométrage, durée de la course, tarif appliqué, suppléments éventuels. Enfin, mémorisant l'ensemble de l'activité du véhicule il en facilitera la gestion et pourra aider à la conduite grâce à la géolocalisation, l'information trafic, l'aide à la navigation, etc... et constituera un accessoire de sécurité en comportant un bouton d'alerte relié, en cas de danger, à un service compétent (e call).

A Paris, comme il sera vu plus loin, il devrait pouvoir être couplé avec l'horodateur.

Le problème de l'obligation d'accepter le paiement par carte bancaire a été posé. Il ne semble pas qu'il soit juridiquement possible de l'imposer, mais il est raisonnable de penser qu'il s'appliquera progressivement de lui-même, les chauffeurs devant assez rapidement se lasser de conduire, le dimanche soir, leurs clients de DAB vide en DAB vide, pour être payés en liquide.

Enfin, pouvant fonctionner à partir d'un badge avec photo identifiant le chauffeur, il permettra plus facilement l'exercice du doublage qui est une des solutions préconisées par ailleurs pour pallier le manque de taxis. L'ensemble de ces caractéristiques devra être repris par un arrêté du ministre chargé de l'industrie.

Le projet de décret (cf. Annexe n° 6) précise dans son article 1^{er} que le taximètre, « dont la mémoire doit être bloquée, est relié à une imprimante afin, d'une part, d'éditer systématiquement une facture destinée à chaque client et, d'autre part, de pouvoir éditer un bulletin quotidien d'activité du véhicule ». C'est ce texte qui servira de fondement juridique à l'arrêté précité du ministre chargé de l'industrie. Ce couplage obligatoire du taximètre et de l'imprimante est indispensable dans un souci de transparence et de sécurisation de la clientèle transportée.

3) Eco-responsabilité

De tout temps les taxis ont joué un rôle de prescripteurs en matière de choix de véhicule automobile. A titre d'exemple, si la France a longtemps été en tête pour l'utilisation des voitures diesel, c'est en majeure partie dû au prosélytisme des chauffeurs de taxi qui ont été les premiers à utiliser ce type de carburant.

Les grandes marques automobiles ne s'y trompent d'ailleurs pas en leur concédant d'importants rabais compensés par la publicité faite ainsi pour leurs modèles.

Cette notoriété pourrait être mise à profit pour que les taxis soient les promoteurs de l'utilisation des véhicules les moins polluants. Une aide financière des collectivités locales concernées devrait jouer un rôle incitatif et ce, de manière progressive en attendant l'arrivée sur le marché d'une gamme étendue de véhicules hybrides, la rapide rotation du parc automobile taxis (3 à 4 ans) facilitant ce renouvellement.

Ce type de mesures préconisées peut apparaître en totale contradiction avec l'un des souhaits de la profession qui est d'être dispensée du paiement de l'éco-pastille donc du malus pour véhicules polluants (mesure qui ne pourrait être éventuellement justifiée que dans le cas de certains taxis ruraux ou de zones de montagne pour qui l'utilisation de 4 x 4 peut être nécessaire mais qui polluent néanmoins).

Il paraît fondamental que, si elle veut être considérée comme le maillon ultime de la chaîne du déplacement durable, la profession affiche clairement son adhésion à cette démarche d'éco-responsabilité et ce, dans son propre intérêt car, à l'instar de ce qui se passe dans d'autres pays, les véhicules polluants seront un jour interdits d'accès, ou en tout cas financièrement fortement pénalisés, en zone urbaine.

L'ensemble des mesures ci-dessus proposées devrait être intégré au sein d'une démarche globale qualité de services qui sera détaillée plus loin dans le chapitre consacré aux taxis parisiens et pour lesquels elle paraît devoir être impérativement instaurée.

D- L'ADAPTATION DE L'OFFRE A LA DEMANDE SANS SPOLIATION PATRIMONIALE

Satisfaire la demande sans déstabiliser le marché, maintenir la valeur patrimoniale de la licence en évitant la spéculation sont les conditions que doit remplir toute solution équilibrée.

La grande méconnaissance de la demande ne facilite pas la tâche ; il est coutumier de considérer (sans preuve à l'appui) que la satisfaction de la demande dépendrait de la quantité offerte. Ainsi, l'accroissement de l'offre de taxis entraînerait ipso facto une augmentation de la demande. C'est l'idée largement répandue « on ne prend pas de taxi parce qu'on n'en trouve pas ». Elle se trouve démentie par le constat de la surcapacité en heures creuses : l'offre de taxi y est abondante, elle ne génère pas, ou très marginalement, de demande supplémentaire malgré une modulation tarifaire ad hoc.

Si la dérèglementation totale n'est ni souhaitable ni souhaitée, l'impact que peut avoir une augmentation de l'offre sur le prix des licences doit être envisagé dans le souci de préserver un patrimoine qui constitue souvent l'investissement retraite du chauffeur ; à l'inverse, un maintien artificiel de la rareté de l'offre crée des rentes de situation sans rapport avec la valeur économique réelle de la licence (cf. Annexe n° 9).

1) Les solutions extrêmes

Les solutions extrêmes existent, bouleversant totalement l'exercice de la profession. Elles sont rejetées par celle-ci et seraient, en outre, difficiles à mettre en œuvre. Elles doivent, cependant, être évoquées comme possibilité ultime si une croissance équilibrée de l'offre, compatible avec le maintien de la valeur des licences, ne pouvait être obtenue d'une profession devenue par trop malthusienne.

Elles consistent en le rachat total de toutes les licences soit par la puissance publique, soit par un investisseur privé, soit sous forme de concession ; les licences ainsi acquises seraient remises à la disposition de leur précédent titulaire moyennant une redevance que les nouveaux entrants, augmentant l'offre, devront également acquitter, l'équilibre offre-demande se faisant selon la loi du marché à la discrétion de l'acheteur ou du concessionnaire. La formule de la concession paraît être la plus intéressante car d'une durée limitée dans le temps (une vingtaine d'années), elle valorise à son terme les licences au profit de la collectivité concédante qui peut alors les réattribuer en concession profitant cette fois du montant de leur valeur marchande (estimée pour les licences des taxis parisiens à deux milliards d'euros). Elle pourrait, si une collectivité locale le demandait, faire l'objet d'une expérimentation.

D'un montage juridique et financier compliqué (qui achète ?, à quel prix ?, les valeurs de rachat proposées par les études de faisabilité de ces formules sont toutes inférieures à la valeur marchande des licences ; qui concède ?, l'Etat, une collectivité locale, laquelle ?), d'une mise en œuvre qui peut être hasardeuse (l'équilibre financier des opérations n'étant possible qu'en augmentant le prix de la course), ces solutions paraissent, du fait de leur caractère massif, devoir être jugées très difficilement imposables à la profession ; de même, paraît l'être parce qu'elle bouleverserait non seulement totalement la valeur patrimoniale des licences, mais aussi le marché en le déstabilisant, l'idée de l'attribution d'une deuxième licence gratuite à chaque titulaire d'une licence.

2) Une solution plus souple est envisageable

Elle consiste à geler la valeur de la licence à l'instant T et à indexer l'évolution de sa valeur à partir d'un indice, par exemple, le tarif kilométrique ; lors du départ à la retraite (à un âge à fixer), la licence serait rachetée et réattribuée cette fois de manière incessible, de même qu'auraient été attribuées de manière incessible les licences supplémentaires nécessaires pour répondre à la demande. Le financement de ces rachats dont l'échelonnement dans le temps permet d'étaler la dépense pourrait être assuré par la vente d'une partie des nouvelles licences aux sociétés de taxis.

Toutes ces mesures sont compliquées. Elles nécessitent la mise en place d'un organisme ad hoc ; une solution plus simple existe.

3) Une solution qui augmente l'offre tout en valorisant le patrimoine

Il s'agit de la possibilité de généraliser progressivement et sous conditions le doublage.

Le doublage consiste à ce qu'un même véhicule, et donc une même licence, puisse être utilisé par deux chauffeurs. Cette possibilité est actuellement offerte dans certaines limites dans la zone des taxis parisiens aux sociétés. L'idée serait de l'élargir aux artisans. Si la licence est considérée comme un fonds de commerce, son utilisation optimale (puisque, par définition, il existe une demande insatisfaite) ne peut que la valoriser, l'artisan pouvant prendre un salarié ou un locataire, éventuellement à temps partiel, les dispositifs techniques du taximètre intelligent évoqués plus haut permettant l'identification et le suivi d'activité de chaque chauffeur.

La possible mise en place progressive de cette mesure sera détaillée dans le chapitre consacré aux spécificités parisiennes, mais constitue une piste de réflexion intéressante pour l'ensemble de la profession. Le choix de l'utiliser ou non, partiellement ou totalement, est laissé individuellement à chaque acteur et, tout en permettant une meilleure adaptation à la demande, loin de dévaloriser la licence, elle conforte au contraire sa rentabilité économique.

Si l'expérimentation parisienne est convaincante, son extension à la province pourrait être envisagée, mais sans doute devrait-elle être subordonnée à la mise en place d'un mécanisme de contrôle du temps de travail, style horodateur.

E- PAR QUI ET COMMENT DOIVENT ÊTRE DELIVREES LES NOUVELLES LICENCES

1) Par qui

Le problème de la définition de l'autorité appelée à délivrer les licences est à la fois simple et compliqué. Simple car il relève de tout temps de l'autorité du maire (le cas de la zone des taxis parisiens sera examiné plus loin) et compliqué car s'agissant d'une autorisation de stationnement dans une commune donnée, le champ d'activités du taxi ainsi autorisé déborde très largement le cadre communal.

Or, la tentation est forte pour le maire d'une petite commune voisine d'une grande agglomération de délivrer à l'un de ses concitoyens une autorisation de stationnement qui lui permettra en fait de travailler dans la ville voisine. Il est certain que là où elles existent, les structures intercommunales (communauté urbaine, communauté de communes, pays, etc....) paraissent les mieux à même pour la délivrance de licences supplémentaires et l'appréciation de l'adéquation de l'offre à la demande.

De même, les taxis, surtout en province, participant au service public des transports (transports scolaires, transports publics ruraux, etc....), il pourrait sembler judicieux de transférer la compétence taxis aux autorités organisatrices de transports, mais celles-ci sont nombreuses (région, département, groupement de communes, communes) et ont chacune des compétences spécifiques ; il est donc très difficile de présenter une solution homogène.

Face à cette grande diversité dans les situations locales, il a semblé préférable de s'en tenir à la responsabilité de droit commun du maire, libre à lui de déléguer ses pouvoirs à tel ou tel organisme qu'il pourrait souhaiter.

2) Comment : en suivant l'évolution économique.

Tout d'abord, toute nouvelle licence délivrée après la publication de la loi continuera de l'être dans l'ordre de la liste d'attente. La question de l'incessibilité éventuelle des nouvelles licences mérite d'être posée, mais à ce stade de la réflexion, faute de la mise en place du dispositif de rachat de toutes les licences et de leur totale incessibilité, la coexistence de licences cessibles (soit délivrées gratuitement, soit achetées) et de licences incessibles (celles obtenues après publication de la nouvelle loi) paraît difficilement gérable dans la durée.

Un véritable état des lieux doit pouvoir être établi au plan local par les commissions départementales ou communales compétentes. Seront donc mis en place des indices d'activités pertinents au plan local, élaborés par un observatoire national composé des services de l'Etat compétents dans le recensement et l'analyse statistique. Leur niveau sera déterminé au moins deux fois par an, département par département.

Chaque indice permettra de suivre l'évolution économique départementale et donc d'adapter l'offre à la demande, les nouvelles licences ne pouvant être délivrées qu'en fonction de l'évolution de l'indice (cf. projets de loi et de décret - Annexes n° 5 et n° 6).

Les commissions départementales ou communales consultées sur les autorisations de stationnement à attribuer devront au départ vérifier si à l'évolution de l'indice dans un passé récent a correspondu celle, parallèle, de l'offre et, si besoin est, elles devront proposer qu'il soit procédé à un rattrapage.

S'agissant de ces commissions, celles-ci étant de compétence locale, il est apparu opportun que la représentation de la profession en leur sein puisse l'être également au moyen d'élections concernant l'ensemble des chauffeurs de taxis du secteur concerné. Un projet de décret a été rédigé en ce sens afin de remplacer le décret n° 86-427 du 13 juin 1986 portant création de la commission des taxis et des voitures de petite remise (cf. Annexe n° 7).

Enfin et afin d'éviter (puisqu'en province il n'est pas obligatoire d'exercer la profession de chauffeur de taxi pour être inscrit sur une liste) la multiplication des inscriptions dans divers départements, le décret (cf. Annexe n° 6) prévoit que pour pouvoir être inscrit sur une liste d'attente il est nécessaire de résider ou d'avoir le siège de sa société dans le ressort de la commune où a été établie la liste.

F- LES AUTRES VEHICULES DE MOINS DE DIX PLACES

Actuellement, les autres véhicules de transport particulier de personnes de moins de dix places sont les voitures de petite remise (VPR), les voitures de grande remise (VGR) et les véhicules motorisés à deux ou trois roues, qui seront appelés ici, par commodité, motos et non pas « taxi-moto ».

En vertu des textes en vigueur, les VPR (2 090 véhicules au 10 janvier 2008) sont, comme les taxis, placées sous l'autorité du ministre chargé de l'intérieur, les VGR (360 entreprises disposant de 1 700 véhicules conduits par 6 000 chauffeurs) sont sous celle du ministre chargé du tourisme et les motos (dont le nombre n'est pas connu) sous celle du ministre chargé des transports.

Pour les VPR et les VGR, la législation et la réglementation sont très anciennes et dépassées. S'agissant des motos, la situation est pour le moins surprenante. En effet, à la faveur d'un amendement parlementaire de 2006, elles se sont retrouvées rattachées à la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982. Toutefois, aucun décret d'application n'est intervenu en ce domaine car la LOTI ne peut s'appliquer qu'au « *transport routier public de personnes ou de marchandises* ». Or, les motos ne font que du transport particulier de personnes. Nous sommes donc face à un vide juridique.

C'est pourquoi, il est proposé, par souci de cohérence, d'une part, de placer sous l'autorité du ministre chargé de l'intérieur tous les moyens de transport particulier de personnes par véhicules de moins de dix places (à savoir les taxis, les VPR, les VGR et les motos) et, d'autre part, d'homogénéiser les conditions d'exercice concernant la petite remise, la grande remise et le transport par moto, cette réforme s'accompagnant de l'abrogation de l'ensemble des textes actuellement en vigueur (voir projets de loi et de décret - Annexes n° 5 et n° 6).

S'agissant des motos, la question s'est posée de savoir si l'Etat devait, en la réglementant, officialiser une activité dont le seul intérêt économique (la rapidité) repose sur l'inobservation du Code de la route (dépassement des véhicules par la droite en roulant entre les files). Mais puisque ce mode de transport répond à un besoin et qu'il existe, il est apparu plus opportun d'essayer d'offrir le maximum de garanties à ses clients en officialisant son usage.

Il a été jugé utile de proposer d'étendre aux VPR, aux VGR et aux motos les mêmes obligations en matière d'honorabilité que celles qui sont exigées des conducteurs de taxi. De plus, les modalités du contrôle technique de ces trois types de véhicules et l'aptitude médicale requise des chauffeurs ont été calquées sur celles qui s'appliquent aux taxis et à leurs conducteurs.

Si l'exploitation d'une VPR ou d'une moto est soumise à l'obtention d'une autorisation administrative délivrée par le préfet ou, à Paris, par le préfet de police, celle d'une VGR nécessite la délivrance d'une licence par la même autorité. Dans les trois cas, les demandes devront être soumises pour avis à la commission des taxis, des VPR, des VGR et des véhicules motorisés à deux ou trois roues, qui doit remplacer l'actuelle commission des taxis et des VPR (cf. projet de décret - Annexe n° 7).

Il a, enfin, été prévu pour les VPR, les VGR et les motos des conditions d'exercice de la profession identiques : interdiction de stationner ou de circuler sur la voie publique en quête de clients (sauf en cas de location préalable du véhicule au siège de l'entreprise) et interdiction d'être équipés de taximètres ou de radio (sauf, en ce qui concerne les VPR, dans les communes rurales où il n'existe pas de taxi).

La petite remise a souvent été présentée comme une panacée pour pallier le manque de taxis. La nature ayant horreur du vide, si un tel besoin s'était fait sentir, il est raisonnable de penser que l'offre se serait déjà manifestée spontanément, soit hors de toute réglementation comme ce fut le cas pour les motos, soit en profitant des possibilités offertes par la réglementation existante comme c'est le cas des navettes d'aéroports. Ce sont d'ailleurs les taxis (ruraux ou équipés d'une radio) qui occupent le terrain laissé à l'étranger (New-York, Londres) à la petite remise, en proposant une offre

de véhicules réservés à l'avance et non à rechercher sur leur lieu de stationnement (ce qui est le monopole et la définition même des taxis).

II – SPECIFICITE PARISIENNE

Point n'est besoin de s'appesantir sur la situation particulière de Paris, première destination touristique mondiale, vitrine de la France. Tout y prend des proportions spéciales. C'est le cas de la situation des taxis parisiens, premier contact de ses visiteurs avec la ville, elle motive très largement cette mission.

L'inadéquation du nombre et donc de la disponibilité des taxis parisiens est en partie liée aux conditions spécifiques de circulation dans la capitale. Si celles-ci n'expliquent pas tout et ne sauraient justifier le maintien du statu quo, des changements peut-être rapides dans les modes de déplacement urbain pourraient avoir des conséquences importantes sur l'exercice de la profession.

Déjà la grande qualité du réseau de transports publics francilien comme la différence des conditions de circulation rendent non significative la comparaison de Paris avec New-York ou Londres.

Sans entrer dans des débats qui sont des enjeux municipaux, l'instauration d'un péage urbain de congestion concernant Paris et ses principales voies d'accès qui semble devoir être proposé comme découlant du « Grenelle de l'Environnement » serait de nature à changer notablement la donne. De même que pourrait également la modifier le développement d'un système style « autolib » ou la mise en service dans la première moitié de la prochaine décennie du lien fixe ferroviaire reliant Roissy à la gare de l'Est.

Les mesures qu'il convient nécessairement d'adopter doivent donc pouvoir, tout en renforçant l'offre et la disponibilité des taxis parisiens, être suffisamment flexibles pour faire face à un retournement de tendance peut-être plus rapide qu'on ne le croit.

S'appuyant sur une démarche qualité qui s'impose, une adaptation de la réglementation actuelle permet d'augmenter offre et disponibilité ; des améliorations des conditions de circulation et de stationnement vont dans le même sens ; enfin, le déblocage de licences supplémentaires devrait compléter l'ensemble qu'un dispositif expérimental d'extension du doublage aux artisans pourrait parfaire.

A – UNE DEMARCHE QUALITE VOULUE ET RESPECTEE S'IMPOSE EN TOUT PREMIER LIEU.

Le label, voire pourquoi pas la marque « taxi parisien » recouvre dans les faits une très grande disparité (taille du véhicule, propreté de celui-ci, tenue vestimentaire, amabilité du chauffeur, radio etc...) qui contribue, du fait d'un petit nombre, à la diffusion d'une image négative qui rejaillit sur l'ensemble de la profession. Le taxi ne doit pas être un véhicule personnel qui sert

momentanément au transport de passagers, mais, au contraire, un véhicule professionnel dont il est fait accessoirement un usage personnel.

Une démarche à base de volontariat a déjà été entreprise en 2003 par l'association « Paris capitale taxis » associant la Ville de Paris, l'Office du Tourisme, la Chambre syndicale des artisans taxis, la G7, le GESCOPI, Alpha taxis, Inter taxi et les taxis bleus. Force est de constater qu'elle n'a pas donné tous les résultats escomptés (cf. Annexe n° 10).

Il faut donc aller beaucoup plus loin par l'élaboration, avec le concours de l'AFNOR, d'une norme s'imposant progressivement à tous. La mise au point de ce type de norme de service se fait par concertation entre les différentes parties intéressées (représentants de la profession, usagers, pouvoirs publics, collectivités locales, etc...) ; celle-ci devra ensuite déboucher sur une certification NF services et les contrôles y afférant (cf. Annexe n° 11).

Tous les bénéficiaires de nouvelles licences comme d'autorisations de doublage devraient impérativement respecter la norme qui s'appliquera progressivement à tous, l'aide qui pourrait être apportée à l'achat d'un véhicule non polluant étant jumelée avec l'engagement du respect de la norme.

Compte tenu du délai nécessaire pour définir la norme, obtenir la certification AFNOR, de la périodicité du renouvellement du parc automobile taxi, il paraît possible en trois ans au plus, par une réelle démarche qualité de services voulue et contrôlée par l'ensemble de la profession, de donner une nouvelle image de marque du taxi parisien, justifiant ainsi le monopole dont il bénéficie.

B- UNE ADAPTATION DES POSSIBILITES OFFERTES PAR LA REGLEMENTATION ACTUELLE PERMET D'AUGMENTER L'OFFRE DE TAXIS

1) Horodateur et temps de travail

Il s'agit d'une singularité parisienne qui, permettant de contrôler le temps de travail du chauffeur, le limite (11 heures pour les artisans, 10 heures pour les locataires et salariés) et régit également la durée et les modalités du temps de pose (une seule coupure : 1 heure minimum et 3 heures maximum).

Se pose tout d'abord la question de la suppression complète de cette limitation et donc de l'horodateur lui-même ; en effet, il ne subsiste plus en France qu'à Paris, les deux autres villes de province (Lille et Lyon) où il avait été instauré y ont renoncé.

Si l'on comprend les raisons qui ont pu présider à une telle réglementation, notamment en matière de sécurité, on peut raisonnablement constater que l'activité des taxis de province où le temps de travail est auto régulé, n'est pas plus accidentogène que celle des taxis parisiens. Bien évidemment, la suppression totale de l'horodateur et de toutes les limitations qu'il implique permettrait d'augmenter de manière tangible l'offre des taxis en donnant à chaque chauffeur une souplesse beaucoup plus grande pour s'adapter aux variations de la demande et notamment à la gestion des périodes de pointe.

Mais la profession, dans sa quasi-totalité, comme la préfecture de police, sont hostiles à cette suppression ; de ce fait, il paraît difficile d'imposer une mesure qui pourrait, d'un certain côté, revêtir le caractère de régression sociale.

Faute de supprimer l'horodateur, il convient au minimum d'assouplir son utilisation.

Une des propositions consiste à porter l'amplitude maximale de 11 heures à 14 heures en y incluant les 3 heures de coupure maximale et en limitant le temps de charge effectif à 9 heures ; elle fournit une piste intéressante vers une plus grande autonomie des chauffeurs dans la gestion de leurs horaires de travail.

Au minimum, il semble nécessaire d'aligner la durée du travail des locataires (10 heures) sur celle des artisans (11 heures), ce qui aurait pour effet d'augmenter l'offre potentielle de taxis.

Par ailleurs, les modalités de pause sont à revoir dans le sens d'un assouplissement, le chauffeur devant pouvoir, s'il le souhaite, effectuer deux coupures dont la durée totale ne devra pas excéder 3 heures et dont la durée minimale sera d'1/2 heure. L'addition des effets de ces deux mesures (cf. art. 18 du projet de décret - Annexe n° 6) équivaut en durée de travail à 600 taxis supplémentaires.

Le jumelage de l'horodateur parisien et du taximètre intelligent évoqué plus haut paraît, par ailleurs, souhaitable et ne pose pas de problème technique, mais il est juridiquement impossible de l'imposer car une telle obligation serait contraire à une directive européenne de mars 2004 concernant les taximètres, qui est applicable en France depuis le 30 octobre 2006.

2) Possibilités de doublage

L'ordonnance du préfet de police du 31 octobre 1996 prévoit des dispositions permettant aux exploitants de taxis titulaires de plus d'une autorisation de stationnement de l'exploiter au moyen de deux sorties quotidiennes, et ce dans la limite de 20% des autorisations. Actuellement, seulement 600 véhicules disposent d'autorisations de doublage, ce qui est inférieur au maximum théorique de 1 200. Le parc de taxis en doublage peut donc être accru d'environ 500 unités, sous réserve des précautions en matière de qualité de service évoquées par ailleurs. Dans l'avenir, le doublage sera autorisé pour l'ensemble des sociétés sans limitation (cf. art. 19 du projet de décret - Annexe n° 6).

C – AUGMENTATION DU NOMBRE DES LICENCES

1) Utiliser rapidement les possibilités déjà offertes par la réforme décidée en 2002 par le préfet de police

Etant entendu qu'entre 1990 et 2002 aucune licence nouvelle n'a été attribuée, alors que le PIB de la Région Ile-de-France augmentait dans le même temps de 16,9%, le nombre des passagers d'ADP de 49% et le nombre de passagers première classe SNCF à Paris de 36%, le dispositif a prévu, en accord avec la profession, la création de 1 500 licences supplémentaires. La mise à disposition annuelle des autorisations de stationnement se fait selon deux phases : une part fixe de 100 licences

et une part variable de 200, liée à l'évolution d'un indice d'activité composite (dans lequel figurent entre autres les trois indicateurs mentionnés plus haut).

L'évolution de cet indice n'a permis en 2003, 2004 et 2005 que la création de cent nouvelles licences chaque année, correspondant à la part fixe. La création de 300 nouvelles autorisations de stationnement a été réalisée en 2006. En 2007, il a été créé 100 licences correspondant à la part fixe. Le dernier arrêté du préfet de police en date du 8 janvier 2008 a fixé le nombre de licences à 15 900 comprenant la part variable 2007 et la part fixe 2008. Ont donc été autorisés par rapport à 2002, 1 000 taxis supplémentaires.

Un des problèmes réside dans le décalage que génère actuellement, d'une part, l'application a posteriori de l'évolution de l'indice économique et, d'autre part, la gestion de l'attribution concrète des licences.

Une révision à la hausse des moyens mis à la disposition du service des taxis de la préfecture de police dont la « production » actuelle est de 50 licences par mois, devrait permettre de pouvoir répondre rapidement à cette augmentation de l'offre qui a déjà été décidée ainsi qu'à celles qui vont suivre ; actuellement ce sont 300 licences qui sont en cours de délivrance.

2) Déplafonner l'attribution des licences supplémentaires en 2008.

Il paraît nécessaire de pouvoir, à la fin de cette année, arriver à atteindre les 1 500 licences supplémentaires décidées par le préfet de police en 2002, ce qui, pour cette année, rajoutera encore 500 licences.

Ainsi, fin 2008, par rapport aux chiffres cités par la Commission pour la libération de la croissance, le chiffre des taxis sera passé de 15 300 à 16 400.

3) Critères d'attribution des nouvelles licences.

Il est proposé qu'à partir de la publication de la nouvelle loi (cf. Annexe n° 5) les nouvelles licences, afin de favoriser la présence des taxis aux heures de pointe, comprennent des contraintes horaires à choisir parmi les suivantes : commencer dès 6 heures et travailler le dimanche, ou commencer après 15 heures et avant 17 heures et travailler le samedi, ce qui, pour les nouvelles licences à créer en 2008, pourrait augmenter l'efficacité aux heures de pointe d'un équivalent de 400 taxis (l'obligation de respecter ces contraintes horaires étant limitée à 5 ans) (cf. projet de décret - Annexe n° 6).

Par ailleurs, et afin de préserver l'équilibre actuel entre artisans et sociétés dont il est considéré qu'il est important pour la qualité du service, il est proposé que l'attribution des licences nouvelles puisse se faire pour 2/3 au profit des artisans et pour 1/3 au profit des sociétés. Ces dispositions concernent toute la France (cf. projet de décret - Annexe n° 6).

Le mode de distribution des licences réservé aux locataires et aux salariés rend dans la pratique impossible la mise en œuvre de la proposition de la Commission pour la libération de la croissance française consistant à attribuer une licence gratuite en deux ans à tous les demandeurs inscrits fin 2007, soit 6 400 ; en effet, par définition, les demandeurs inscrits sur la liste sont tous des chauffeurs de taxis (locataires 4 400, coopérateurs 1 100 et salariés 1 000) déjà en exercice. Leur

attribuer une licence gratuite ne créera de taxi parisien supplémentaire que si les entreprises qu'ils quittent les remplacent par un nouveau locataire ou salarié. Il faut donc compter sur les capacités des écoles de formation pour fournir les chauffeurs supplémentaires.

Or, les mesures déjà décidées ou proposées, doublage 600 postes de chauffeurs, attribution 2007 + 2008 : 1 100 soit au total 1 700 chauffeurs supplémentaires à recruter, chiffre qui, si on y ajoute les possibilités de doublage expérimental chez les artisans parisiens, va déjà au-delà de la capacité maximale annuelle actuelle de formation qui, dans la zone des taxis parisiens, est entre 1 000 et 1 500 chauffeurs.

D- AMELIORATION DES CONDITIONS DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT

Il s'agit là de la demande prioritaire de l'ensemble de la profession. Les schémas ci-joints (cf. Annexes n° 12, n° 13 et n° 14) fournis pas le syndicat des centraux radio d'Ile-de-France démontrent à la fois la dégradation de la durée moyenne de circulation dans la capitale et le décalage important entre la localisation de l'offre et de la demande de taxis, notamment le matin, avec l'abcès de fixation que constitue Roissy ; de même, les difficultés de pénétration dans la capitale posent problème, l'utilisation des nouvelles technologies devant, par ailleurs, permettre d'améliorer la gestion des stations de taxis et bornes d'appel.

1) La desserte de Roissy et l'accès à la capitale.

Aéroports de Paris a créé une base arrière concentrant les taxis en attente de prise en charge de la clientèle et des zones tampons destinées à améliorer et réguler la desserte des aéroports en l'organisant à partir de ce passage obligatoire. L'accès à cette base arrière est autorisé aux détenteurs d'un badge qui permet une gestion électronique contrôlée des mouvements de taxis sur la plateforme.

Actuellement, un grand nombre de taxis parisiens est présent à Charles-de-Gaulle le matin. Ces taxis prennent soit leur service à l'aéroport en attente de clientèle, soit effectuent une course pour l'aéroport. La circulation sur l'A1 aux heures de pointe du matin dans la direction de Paris incite un grand nombre de professionnels à attendre une course à l'aéroport malgré un temps d'attente pouvant atteindre deux heures plutôt que de rentrer à vide sur la capitale.

La création d'une voie distincte de la circulation générale ouverte aux taxis permettrait de répondre à deux objectifs complémentaires :

- favoriser la qualité de service rendue aux usagers des taxis pour cette desserte ;
- faciliter les déplacements des taxis vers le centre de l'agglomération pour aller y stationner, en vue de répondre aux besoins d'une clientèle locale.

Une telle voie devrait être également ouverte aux véhicules de transport en commun et au covoiturage.

Sa réalisation, sur une voirie très fréquentée pose, cependant, a priori des problèmes techniques (tracé, contrôle d'accès...) ; c'est pourquoi, il est suggéré que soit mise en place une structure de concertation, rassemblant l'ensemble des parties prenantes et dont l'animation serait confiée à la Direction régionale de l'équipement d'Ile-de-France, pour étudier l'ensemble des

aspects technique, économique et juridique du projet. Dans un premier temps, cette structure devrait définir les modalités détaillées d'une expérimentation sur site à réaliser à l'été 2009. Si elle est pérennisée, la voie dédiée devrait permettre d'injecter environ 600 taxis supplémentaires sur le marché parisien.

La facilité d'accès à la capitale pouvant être ainsi offerte n'aura de réelle efficacité que si elle se prolonge intra muros ; la décision appartient à la ville de Paris pour laquelle les itinéraires qui pourraient être concernés lui ont été proposés et figurent en annexe (cf. Annexe n° 15).

Une des autres solutions pour Roissy pourrait consister à en limiter l'accès par les chauffeurs soit en utilisant un dispositif très simple, déjà appliqué pour la desserte de certains aéroports en Espagne : plaque numéros impairs – jours impairs, plaque numéros pairs – jours pairs, soit en limitant, la base arrière étant contrôlée électroniquement, son accès à deux courses par jour, soit enfin en déclenchant automatiquement l'horodateur à l'arrivée dans la base arrière et non au moment de la prise en charge du premier client.

La notion de forfait pour la desserte Roissy – Paris est mainte fois évoquée, mais sa mise en œuvre paraît difficile : soit le forfait est inférieur au prix de la course qui varie beaucoup en fonction des conditions de circulation et dans ce cas on ne trouvera plus de taxi à Roissy, soit il est supérieur et c'est l'inverse qui est obtenu. Il est, toutefois, possible de proposer, simultanément à l'expérimentation de la voie dédiée et en fonction de son efficacité et de sa pérennisation, en contrepartie des facilités ainsi obtenues et d'une plus grande lisibilité du prix moyen de la course compte tenu de la fluidité de la circulation, la mise en place d'un forfait.

Deux autres types de forfaits au départ de Roissy pourraient être instaurés afin d'éviter les difficultés de la clientèle et les refus de prise en charge. Ils concernent la desserte de Villepinte et du Bourget. Leur mise en place, sous réserve de la fixation d'un montant approprié, reçoit l'agrément de la profession.

Enfin, la situation de la desserte de Roissy risque, lors de la mise en place de la desserte ferroviaire Roissy-Gare de l'Est, d'être profondément modifiée et d'aboutir à une répartition différente de l'offre de taxis, notamment le matin.

Quoi qu'il en soit, les chauffeurs de taxis, parce qu'ils n'ont pas les moyens d'accéder à l'immobilier parisien, continueront de résider en banlieue Est, notamment, et préféreront commencer leur journée de travail à proximité de leur domicile.

2) Stations de taxis, bornes d'appel et nouvelles technologies

La taille et la localisation des stations de taxis relèvent du pouvoir municipal, la profession se plaignant d'une perte constante du nombre de places.

L'équipement de l'ensemble des taxis en GPS-GPRS, déjà très largement répandu, paraît inéluctable ; pour répondre à une demande dont la nature a profondément évolué avec l'usage généralisé du téléphone portable faut-il rendre obligatoire, dans le cadre de la démarche qualité de service, l'affiliation de chaque taxi à un central radio de son choix ? La question mérite en tout cas d'être posée puisqu'aujourd'hui l'évolution des appels de taxis est la suivante :

En 1991, pour avoir un taxi :

- 54 % des clients le prenaient en station.
- 21 % des clients le prenaient sur la voie publique.
- 14 % des clients le prenaient par un central radio (4.500 taxis équipés).
- 9 % des clients le commandaient par téléphone à une borne d'appel

(source : Etude MV2 Conseil pour le compte du Syndicat des Transports Parisiens, avril 1991)

En 2007, cette répartition est estimée à :

- 40 % en station.
- 16 % sur la voie publique.
- 36 % via un central radio (9 500 taxis équipés).
- 7 % via une borne d'appel.

Les bornes d'appel, qui continuent d'être utilisées, bénéficient aujourd'hui, grâce à la ville, d'un numéro d'appel unique dont il conviendra qu'il fasse l'objet d'une diffusion plus large auprès du public, touristes notamment ; il semble qu'il faille aller plus loin en modifiant leur mode de fonctionnement : celles-ci, et la technologie le permet sans problème, devraient, une fois actionnées, permettre d'alerter les taxis libres dans un périmètre voisin et donc mettre fin au paradoxe qu'à 200 mètres de distance peuvent coexister une station avec des clients sans taxis et une station avec des taxis sans clients. Mais là aussi décision et financement appartiennent à la ville de Paris.

Il est, enfin, proposé, la mesure s'appliquant à l'ensemble du territoire national, mais concernant pour l'essentiel Paris, de ne plus sanctionner la maraude, ce qui est généralement le cas déjà dans la pratique, cette disposition s'appliquant, cependant, uniquement aux véhicules non équipés d'une radio (art. 4 du projet de loi – Annexe n° 5).

E- GENERALISATION POSSIBLE ET PROGRESSIVE DU DOUBLAGE AUX ARTISANS TAXIS PARISIENS

Actuellement, à Paris la possibilité de doublage n'est autorisée par la préfecture de police qu'aux seuls titulaires de plus d'une autorisation de stationnement et dans la limite de 20% de ces autorisations.

Il a déjà été proposé plus haut que ce dispositif soit utilisé à son maximum permettant ainsi d'augmenter l'offre de 600 taxis. Mais pourquoi, dans le souci d'une gestion dynamique de l'offre par la profession elle-même, ne pas généraliser cette possibilité à l'ensemble des artisans taxis ?

Cette possibilité devrait être progressive et encadrée ; elle doit être jumelée avec la démarche qualité de service, respect des normes et certification déjà évoquée. Un véhicule utilisé deux fois en 24 heures nécessite une gestion particulière quant à sa qualité (taille du véhicule, sécurité, propreté, etc...) et devrait avoir impérativement une durée de vie maximale (3 ans au plus) inférieure à celle du véhicule utilisé par un seul conducteur.

Cette généralisation progressive, évidemment sur base de volontariat, chaque artisan pouvant selon son choix continuer d'exercer seul ou avec un locataire ou un salarié à temps plein ou partiel, devrait permettre une adaptation permanente de l'offre à la demande ; qui connaît le mieux cette dernière si ce n'est le chauffeur professionnel ?

Ayant l'avantage de concrétiser la séparation entre véhicule professionnel et véhicule personnel, cette possibilité préparera progressivement la profession à ce qui sera vraisemblablement son enjeu de demain. De plus en plus, les règles de protection de l'environnement, les impératifs de développement durable imposeront, en matière de circulation urbaine, des normes drastiques et on voit mal un chauffeur de taxi partir en vacances avec le véhicule électrique qui sera peut-être son outil de travail obligé de demain. D'ailleurs, la valeur d'usage du véhicule est très faible en comparaison de la valeur de la licence.

Les chiffres de la répartition horogéographique des taxis parisiens qui ne concernent que les seuls 9 500 taxis équipés radio et figurent en annexe précitée (cf. Annexe n° 14), démontrent qu'en semaine au maximum 55% des taxis sont en activité et qu'aux heures de pointe ce chiffre varie entre 35 et 45% ; si seulement 10% des artisans utilisaient la possibilité qui leur serait ainsi offerte, c'est une offre d'environ 1000 taxis supplémentaires qui pourrait répondre à la demande.

En outre, loin de dévaloriser le prix de la licence, cette possibilité de doublage optimise sa valeur économique ; créatrice d'emplois si l'activité le permet, elle offre une grande souplesse en cas de contraction de la demande.

Il est donc proposé que les artisans taxis répondant aux normes qualité arrêtées de concert avec la profession et certifiées par l'AFNOR, volontaires, puissent, s'ils le souhaitent, en bénéficier.

Les taximètres nouvelle génération permettront sans difficulté l'identification du chauffeur et le respect des horaires de travail.

Il est coutume de détailler l'activité d'un artisan taxi dans sa vie professionnelle en trois phases : la première, de 7 à 10 ans, suit l'acquisition de sa licence, période durant laquelle il doit travailler dur pour la rembourser ; la seconde, d'une durée à peu près égale, où ayant remboursé, il continue à travailler beaucoup mais cette fois-ci totalement à son propre profit ; pendant une troisième phase, enfin, il peut se contenter de faire moins d'heures et envisager de céder sa licence pour sa retraite.

Le doublage pourrait donc être utilisé dans ces trois phases et tout particulièrement pour la dernière ; il favoriserait la transmission des licences, l'artisan pouvant choisir, former sur le terrain son futur successeur et ralentir son activité au profit de ce dernier.

F -UN CONTRÔLE SPECIALISE PLUS ETENDU ET PLUS OPERATIONNEL

Le caractère particulier et complexe de la réglementation des taxis comme des autres modes de transport de personnes à titre onéreux a pour effet que, pratiquement, seuls des services de police spécialisés sont capables tant d'exercer un véritable contrôle sur l'exercice de la profession, que de sanctionner la concurrence déloyale faite par les taxis clandestins.

Si la réglementation parisienne couvre bien Paris, les 80 communes des trois départements de la petite couronne ainsi que l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle et le parc des expositions de Villepinte, la police spécialisée dans les taxis (groupe taxis et transport de personnes de la préfecture de police, les Boers), n'est compétente que pour la capitale, les directions départementales de la

sécurité publique l'étant pour les autres départements et la police de l'air et des frontières (PAF) pour les aéroports.

Sans augurer de ce que pourrait être dans le futur les missions du préfet de police ou la réorganisation de la région parisienne, il apparaît comme éminemment souhaitable qu'un seul service de police spécialisé, plus étoffé qu'actuellement et dépendant du préfet de police, puisse agir globalement sur l'ensemble du champ d'activités des taxis parisiens, fraudeurs et clandestins sachant parfaitement jouer des frontières pour échapper aux contrôles, les services locaux de la sécurité publique ou de la PAF ayant, ce qui est facilement compréhensible, bien souvent d'autres priorités que le contrôle et la protection de l'exercice de la profession de taxis.

G- LA SITUATION DES LOCATAIRES DE TAXIS

Visant essentiellement les pratiques parisiennes où ils sont les plus nombreux, mais également applicable en province, la réforme du statut des locataires portant à la fois sur la clarification du contrat lui-même, le montant des cotisations sociales et les modalités de versement de ces dernières, est apparue souhaitable à l'ensemble de la profession, tant pour améliorer la situation des locataires que pour conférer une sécurité juridique au contrat de location.

1) Evolutions souhaitées concernant le contrat de location :

Actuellement, c'est le décret n° 95-935 du 17 août 1995 modifié portant application de la loi n° 95-66 du 20 janvier 1995 relative à l'accès à l'activité de conducteur et à la profession d'exploitant de taxi qui prévoit en son article 10 la possibilité pour le titulaire d'une ou de plusieurs autorisations de stationnement (A.D.S.) de consentir « *la location du taxi à un conducteur de taxi* ». Cet article prévoit également la possibilité pour l'autorité compétente pour délivrer les A.D.S. de « *subordonner la délivrance d'une autorisation sollicitée en vue de l'exploitation d'un taxi par location à la présentation par le demandeur d'un contrat de louage conforme à un contrat type approuvé par elle* ».

Afin d'éviter la requalification par le juge de ce contrat de location en contrat de travail, un consensus s'est dégagé pour que les précisions suivantes soient intégrées à la réglementation :

- Il doit être spécifié que le contrat de location est un contrat de louage de chose.
- Le contrat type doit être rendu obligatoire.
- Un modèle de contrat type doit être imposé par la réglementation.

Le projet de décret (cf Annexe n° 6) préparé afin de remplacer les textes réglementaires actuellement en vigueur tient compte des trois requêtes précitées. S'agissant plus particulièrement du modèle de contrat de location type qui s'imposerait à tous, ce projet de décret renvoie à un arrêté interministériel (signé par les ministres chargés de l'intérieur, du travail et de l'artisanat) le soin de le définir.

Les départements ministériels concernés pourront s'inspirer utilement du contrat type mis au point il y a plusieurs années par la préfecture de police dont il est possible de reprendre de très nombreuses dispositions.

2) Evolutions souhaitées concernant le montant des cotisations sociales :

Actuellement, c'est un arrêté du ministre du travail du 11 septembre 1959 modifié en dernier lieu le 4 octobre 1976, qui fixe le calcul des cotisations de sécurité sociale (cotisations d'assurance maladie, d'assurance vieillesse, d'accidents du travail et d'allocations familiales) dues pour les chauffeurs de taxi du département de la Seine non propriétaires de leur voiture. Cet arrêté concerne en fait les chauffeurs de taxi salariés ou locataires de la ville de Paris et des départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne. Ce texte est également appliqué par extension aux sociétaires coopérateurs exploitant par location un taxi acquis par la société coopérative. Il s'agit, en fait, pour l'essentiel, des chauffeurs de taxi du GESGOP.

Il convient de rappeler que les locataires et les sociétaires coopérateurs exploitant par location un taxi, bien que n'étant pas des salariés, sont assujettis au régime général par détermination de la loi au même titre que 27 autres catégories socioprofessionnelles énumérées à l'article L. 311-3 du code de la sécurité sociale. Par ailleurs, en vertu de l'arrêté du 11 septembre 1959 modifié précité, ces deux catégories de chauffeurs de taxi voient leurs cotisations sociales calculées sur la base d'un gain mensuel égal à 70% du plafond mensuel de la sécurité sociale.

Or, dans la zone des taxis parisiens, si les sociétaires coopérateurs exploitant par location un taxi ne désirent pas, pour ce qui les concerne, que ces règles de calcul soient modifiées, les locataires ont, en revanche, souhaité que le calcul de leurs cotisations sociales soit aligné sur celui de leurs collègues de Marseille et de Lyon. Dans ces deux villes, en vertu d'arrêtés du ministre du travail respectivement du 13 août 1974 et du 3 janvier 1975, les cotisations sociales sont calculées sur la base d'un salaire forfaitaire égal, par journée de travail, à huit fois le montant horaire du salaire minimum de croissance.

Il a semblé légitime de faire droit à cette requête. A donc été préparé un projet d'arrêté (cf. Annexe n° 8) ayant pour but de modifier l'arrêté du ministre du travail du 11 septembre 1959 précité afin de donner satisfaction aux revendications des locataires et des sociétaires coopérateurs exploitant par location un taxi.

Il semblerait que la direction de la sécurité sociale puisse ne pas être d'accord avec la teneur de ce projet d'arrêté. Il conviendra donc qu'il y ait arbitrage. L'arrêté pourrait s'appliquer très vite. C'est pourquoi, il a été prévu dans son article d'exécution une application à compter du 1^{er} juillet 2008.

3) Evolutions souhaitées concernant les modalités de versement des cotisations sociales :

Actuellement, en vertu de l'arrêté du 11 septembre 1959 modifié précité, « *le versement des cotisations tant patronales qu'ouvrières* » concernant les locataires et les sociétaires coopérateurs exploitant par location un taxi incombe « *à l'entreprise qui loue la voiture* ».

Si les sociétaires coopérateurs exploitant par location un taxi ne désirent pas, pour ce qui les concerne, que ces modalités de versement des cotisations sociales soient modifiées, les locataires et les sociétés de location ont, en revanche, souhaité que ce versement n'incombe plus à ces entreprises. Leur objectif était que l'entreprise paie directement aux organismes sociaux les cotisations patronales et que les locataires fassent de même s'agissant des cotisations ouvrières.

Il n'a pas paru possible qu'une suite favorable puisse être réservée à cette demande car les locataires de taxis étant, comme vu précédemment, assujettis au régime général en vertu de l'article L. 311-3 du code de la sécurité sociale, il leur est fait application des mêmes règles que celles qui s'imposent aux salariés. C'est donc à l'employeur qu'il revient juridiquement de verser les cotisations patronales et ouvrières. Les textes applicables en la matière sont les articles L. 241-7, L. 241-8 et R. 312-5 du code de la sécurité sociale.

H- L'AVENIR DU TAXI PARISIEN

L'addition de l'ensemble des mesures proposées, hors possibilités de généralisation du doublage, a pour effet d'augmenter en 2008 l'offre de taxis parisiens d'environ 20 % et assèche le réservoir de chauffeurs formés. Pour l'avenir, la croissance du nombre de licences dépendra en grande partie de l'éventuel succès de l'opération doublage et la capacité de formation devra sans doute être revue en conséquence.

Mais il importe de se poser la question de savoir qui doit gérer les taxis parisiens et comment doit être effectuée cette gestion.

1) Qui

Pour la gestion de la profession dans l'avenir, on peut se demander si le cadre actuel est pertinent : coexistent, en effet, les taxis communaux d'Ile-de-France, essentiellement la grande couronne, les taxis communaux de la petite couronne et d'Orly et les taxis parisiens.

Il n'est, cependant, pas apparu opportun de modifier pour le moment ces spécificités d'autant plus que la logique, qui voudrait que ce soit l'organisme chargé de l'ensemble des transports en Ile-de-France, c'est-à-dire le STIF, qui soit compétent en matière de taxis puisqu'ils constituent un maillon de la chaîne de transports publics et peuvent être utilisés à bon escient et moindre coût en se substituant à des modes de transport collectifs, se heurte au fait qu'actuellement la question des taxis soit loin de figurer parmi les priorités du STIF, ce qui peut d'ailleurs aisément se comprendre vu l'étendue du problème des transports franciliens.

Le territoire de la ville de Paris, et donc la compétence de son maire, qui est réelle dans sa ville en matière de circulation et de stationnement, ne recouvre pas lui, et de loin, la zone d'activités des taxis parisiens.

Peut-être les réflexions qui ne manqueront pas d'être menées à propos du Grand Paris pourraient-elles, lorsqu'elles déboucheront sur une nouvelle forme d'organisation, prévoir des compétences en matière de transports et notamment de taxis.

En attendant, il convient de continuer de confier la gestion des taxis parisiens à la préfecture de police qui en a l'habitude, sous réserve que des moyens tant administratifs, pour l'attribution plus rapide des licences, que de contrôle, pour une action sanction-protection plus efficace à l'égard de la profession des taxis, lui soient procurés.

2) Comment

Initiateurs de l'indice composite d'activité comme mode de création de licences, les taxis parisiens continueront de se le voir appliquer, selon les conditions nouvelles prévues par la loi et le décret, mais, contrairement à la pratique précédente, le nombre des licences à attribuer ne sera plus plafonné et devra correspondre à la réalité des besoins.

La volonté d'une forte démarche qualité voulue et mesurée, de même que l'ouverture des possibilités de doublage aux artisans et la fin de leur limitation pour les sociétés (qui permettraient potentiellement de doubler l'offre de taxis à Paris) méritent un suivi précis afin d'éviter une forte perturbation du marché.

Il semble qu'au-delà de la commission des taxis, la création d'un observatoire national composé des différents services de l'Etat compétents dans le recensement et l'analyse d'informations statistiques soit indispensable. Cette structure, dont la création est prévue dans le projet de loi ci-joint (cf. Annexe n° 5), sera chargé de déterminer au moins deux fois par an, département par département, le niveau de l'indice d'activité économique pertinent au plan local devant servir de base à la décision de délivrer ou non de nouvelles autorisations de stationnement.

A côté de cet observatoire, un comité de suivi des réformes, regroupant toutes les parties prenantes et chargé tant de vérifier leur application que de proposer d'éventuelles adaptations, pourrait être utilement instauré auprès de l'autorité ministérielle jugée la plus adéquate.

La création d'une structure permanente plus lourde, évoquée par ailleurs, ne paraît pas, en l'état actuel des choses, souhaitable, mais elle pourrait être envisagée ultérieurement si le besoin s'en faisait sentir.

CONCLUSION

Le monde des taxis peut être considéré comme un raccourci de la société française : créatif et innovant (les taxis ruraux ont inventé un métier qui n'existait pas il y a 20 ans, les centraux téléphoniques d'appel sont parmi les mieux équipés du monde), farouchement individualiste et travaillant dur, utilisant toutes les ficelles de la réglementation quand elle est à son profit et toutes ses failles lorsqu'elle est à son détriment, il devient totalement corporatiste quand il pense, parfois à tort, que l'on touche à ses intérêts essentiels.

2008 doit être une année charnière pour la profession. Le large débat mené avec elle et les administrations concernées a démontré une réelle volonté d'amélioration et de changement, mais pas de bouleversement ; les propositions du présent rapport vont dans ce sens et doivent pouvoir être mises en application rapidement (cf. Annexes n° 16 et n° 17) à condition que tout le monde y mette du sien : la profession justifiant son statut de profession réglementée en acceptant certaines contraintes qu'il implique notamment en matière de qualité de service, de transparence et d'écoresponsabilité, l'administration, de son côté, en s'efforçant d'avoir une vision plus interministérielle de ses compétences éparées.

La possibilité offerte par le doublage comme réponse à la satisfaction de la demande, confiant la gestion de celle-ci aux mains des professionnels à la fois individuellement et collectivement est une marque de confiance à leur égard.

Si comme cela s'est déjà produit dans le passé, l'on devait constater, au-delà d'un engagement de façade et de circonstance, des réactions malthusiennes d'arrière-garde pour faire en sorte que les réformes annoncées ne soient que peu ou pas suivies d'effets, il est fort à craindre alors qu'une modification de la directive services de Bruxelles ne vienne balayer ce qui fait l'originalité du système français, les véhicules n'offrant plus alors qu'un barrage dérisoire à un bouleversement imposé.

Veillez agréer, Monsieur le Premier Ministre, l'expression de ma haute considération.

Pierre CHASSIGNEUX

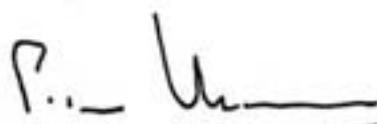
PS : L'élaboration de ce rapport, notamment dans sa partie législative et réglementaire, n'aurait pas été possible sans le précieux concours de Mme Marie-Hélène GARCIA, administrateur civil hors classe.

La possibilité offerte par le doublage comme réponse à la satisfaction de la demande, confiant la gestion de celle-ci aux mains des professionnels à la fois individuellement et collectivement est une marque de confiance à leur égard.

Si comme cela s'est déjà produit dans le passé, l'on devait constater, au-delà d'un engagement de façade et de circonstance, des réactions malthusiennes d'arrière-garde pour faire en sorte que les réformes annoncées ne soient que peu ou pas suivies d'effets, il est fort à craindre alors qu'une modification de la directive services de Bruxelles ne vienne balayer ce qui fait l'originalité du système français, les véhicules n'offrant plus alors qu'un barrage dérisoire à un bouleversement imposé.

Veillez agréer, Monsieur le Premier Ministre, l'expression de ma haute considération.

et de mes dévoués sentiments.



Pierre CHASSIGNEUX

PS : L'élaboration de ce rapport, notamment dans sa partie législative et réglementaire, n'aurait pas été possible sans le précieux concours de Mme Marie-Hélène GARCIA, administrateur civil hors classe.

ANNEXES

*Le Premier Ministre*Paris, le 30 OCT. 2007
N° 1677

Monsieur le Préfet,

Les taxis jouent un rôle essentiel dans notre dispositif de transports et proposent un service indispensable au bon fonctionnement de notre économie, à l'attractivité touristique de la France et, plus généralement, à la mobilité de la population.

Cette profession sera confrontée à court terme à deux enjeux, qui retiennent dès aujourd'hui toute l'attention du Gouvernement.

Le premier est la mise en conformité de notre droit avec la directive communautaire du 27 octobre 2003 relative à la taxation des produits énergétiques et de l'électricité, qui rend nécessaire, dès la fin 2007, une remise en cause de la détaxe de carburant dont bénéficiaient jusqu'à présent les taxis.

Le second est l'évolution de l'environnement réglementaire de la profession, elle aussi nécessaire si nous voulons répondre aux nouveaux besoins de notre économie et de notre société. Il est indéniable que la demande des particuliers et des entreprises a évolué, et ne correspond plus nécessairement à l'offre existante ni aux possibilités ouvertes par la réglementation en vigueur:

Dans ce contexte renouvelé, la mission du Gouvernement est d'agir pour desserrer et adapter les contraintes réglementaires, afin notamment de mettre un terme aux situations de pénurie qui existent sur certains marchés et dans certaines zones, mais aussi de prévenir le développement d'une concurrence déloyale. Sortir du *statu quo* est une nécessité. Le modèle économique du secteur doit évoluer et redonner de la visibilité aux professionnels.

Trouver un cadre d'exercice partagé qui permettra à chacun, et notamment aux taxis, de diversifier son offre ; déterminer les indicateurs économiques pour rendre possible une véritable régulation de l'offre par rapport à la demande ; étudier la question du stationnement, notamment aux abords des aéroports et des gares, et celle de la fluidité de la circulation ; faire évoluer la tarification, les prélèvements fiscaux et la réglementation du travail : autant de pistes qui doivent être discutées avec les différentes composantes de la profession, en tenant compte de leur hétérogénéité, et notamment des contrastes forts existant entre les territoires et entre les modes d'exercice du métier de taxi.

Monsieur Pierre CHASSIGNEUX
Préfet, Président Directeur Général
Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France
100, avenue de Suffren
75015 PARIS

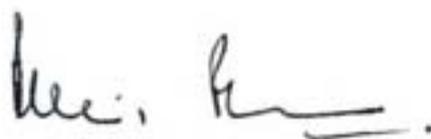
L'Etat ne saurait mener une telle concertation en ordre dispersé. Aussi ai-je souhaité vous en confier la responsabilité, en vous chargeant de la conduire avec l'ensemble des représentants de chacune des composantes de la profession.

Vous serez assisté dans votre mission par un comité de liaison associant les différentes administrations concernées. Vous veillerez naturellement à ce que les collectivités territoriales, les représentants des usagers et l'ensemble des acteurs concernés soient également associés à vos travaux.

La première étape de votre mission vous conduira à examiner les mesures susceptibles d'accompagner la remise en cause de la détaxe des carburants. Cette évolution étant nécessaire avant la fin de l'année, vous rendrez vos conclusions sur ce point dès le 15 novembre.

Vous poursuivrez ensuite vos consultations jusqu'au mois de janvier prochain. Au terme de vos travaux, qui s'appuieront tout particulièrement sur les réflexions de la commission pour la libération de la croissance, vous proposerez un plan de modernisation et d'amélioration quantitative et qualitative de l'offre de service, qui portera sur la profession de taxi et plus largement sur l'ensemble du secteur des transports spécialisés. Pour chacune des recommandations que vous formulerez, vous indiquerez l'effet attendu, les mesures à mettre en œuvre et le calendrier de réalisation.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



François FILLON

**Personnes reçues en entretien ou ayant participé à des réunions collégiales
dans le cadre de la mission**

Ø **Mardi 27 novembre 2007 à 16h** : Entretien à la SANEF avec trois représentants de la SLOTA (société de location de taxis) :

J M. Jean-François MICHAUD ;
J M. Pierre LASSALLE ;
J M. Jean FONTOURCY.

Ø **Mercredi 28 novembre 2007 à 15h** : Entretien à la SANEF avec M. Karim ASNOUN de la Chambre syndicale des cochers chauffeurs de voitures de place de la région parisienne (CGT - Taxis).

Ø **Mercredi 28 novembre 2007 à 17h** : Réunion à la **Chambre de commerce et d'industrie de Paris** avec trois de ses représentants :

J M. Nicolas JACQUET ;
J Mme Geneviève ROY ;
J M. Dominique CHARNEAU.

Ø **Lundi 3 décembre 2007 à 17h** : Réunion à la **mairie de Paris** avec trois de ses représentants :

J M. Philippe CHOTARD ;
J Mme de BAYSER ;
J M. Marc LEBRET.

Ø **Mardi 4 décembre 2007 à 16h** : Entretien à la SANEF avec M. Jean-François MORÈVE du GESCOP (organisme regroupant trois sociétés coopératives possédant des taxis dans la zone des taxis parisiens).

Ø **Jeudi 6 décembre 2007 à 9h30** : Réunion à direction du commerce, de l'artisanat, des services et des professions libérales (DCASPL) du ministère de l'économie, des finances et de l'emploi avec son directeur, M. Jean-Christophe MARTIN et deux de ses collaborateurs.

Ø **Jeudi 6 décembre 2007 à 11h** : Entretien à la SANEF avec M. Joël ROCHARD, inspecteur général des finances.

Ø **Vendredi 7 décembre 2007 à 10h** : Réunion à la SANEF du groupe de travail n° 1 intitulé « Etat des lieux » avec les représentants suivants de diverses organisations professionnelles et d'administrations :

À **FNAT** : M. Alain ESTIVAL, M. RICHARD et Mme Maryline JOUAILLEC ;
À **FFTP** : MM Michel GEAY, Robert BERARD-KARNA, Hervé MICALÉF, Jacky COLLIN et Pierre CIMBOLINI ;
À **ENTI** : MM JM LHOPITAUX, Thierry SAVARY et Marc GHIS ;
À **FNET/CSLA** : M. Michel LEVIEUGE ;
À **SLOTA** : M. Jean FONTOURCY ;

- Ä **GESCOP** : M. Jean-François MORÈVE ;
- Ä **G7 et Union nationale des industries du taxi (UNIT)** : M. Nicolas ROUSSELET ;
- Ä **G7 et syndicat professionnel des centraux radio de taxi de Paris et de la région parisienne (SCR)** : M. Serge METZ ;
- Ä **Groupement des autorités responsables de transport (GART)** : Mmes Catherine DELAVAUD et Aurélie CEVAER ;
- Ä **Ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables - Secrétariat d'Etat aux transports** : M. Daniel CROCHEMORE et Mme Danièle POLETTI au titre de la direction générale de la mer et des transports (**DGMT**) ;
- Ä **Ministère de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales** : MM Pierre SALLES et Philippe MARCASSUS au titre de la direction des libertés publiques et des affaires juridiques (**DLPAJ**) ;
- Ä **Ministère de l'économie, des finances et de l'emploi** :
 - Ⓒ **CASPL** : Mme Renée ROUCHET ;
 - Ⓒ **DGCCRF** : M. Jean-Louis GAUGIRAN et Mme Francine KAHN.

L'association des maires de France conviée à la réunion de ce groupe de travail **n'a envoyé aucun représentant.**

Ø **Vendredi 7 décembre 2007 à 15h** : Première réunion à la SANEF du groupe de travail n° 2 intitulé « Le problème spécifique parisien » avec les représentants suivants de diverses organisations professionnelles et d'administrations :

- Ä **FNAT** : M. Alain ESTIVAL, M. Bertrand CASAGRANDE et Mme Maryline JOUAILLEC ;
- Ä **FNTI** : M. Thierry SAVARY ;
- Ä **FNET/CSLA** : MM Michel LEVIEUGE et Bernard PERROT ;
- Ä **SLOTA** : M. Jean FONTOURCY ;
- Ä **GESCOP** : M. Jean-François MORÈVE ;
- Ä **G7 et UNIT** : M. Nicolas ROUSSELET ;
- Ä **G7 et SCR** : M. Serge METZ ;
- Ä **CFDT** : MM Abdel Ghani GHALFI et Nordine DAHMANE ;
- Ä **CGT** : M. Karim ASNOUN ;
- Ä **Aéroports de Paris (ADP)** : M. Victor KROURI ;
- Ä **Sous-préfet chargé de la sûreté et de la sécurité des aéroports de Roissy-Charles De Gaulle et du Bourget** : M. Patrick ESPAGNOL ;
- Ä **Mairie de Paris** : MM Marc LEBRET et Antoine BRUNNER ;
- Ä **Ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables - Secrétariat d'Etat aux transports** :
 - Ⓒ **DGMT** : M. Daniel CROCHEMORE ;
 - Ⓒ **Direction régionale de l'équipement d'Ile-de-France (DREIF)** : Mme Sarah PIERRE ;
- Ä **Ministère de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales** : M. Pierre SALLES (**DLPAJ**) ;
- Ä **Ministère de l'économie, des finances et de l'emploi** :
 - Ⓒ **CASPL** : Mme Renée ROUCHET ;
 - Ⓒ **DGCCRF** : Mme Francine KAHN ;

Ä **Préfecture de police** : MM Marc-René BAYLE, Gérard BRANLY et Antonin FLAMENT au titre de la direction des transports et de la protection du public (**DTPP**).

La SNCF, la RATP et l'Union fédérale des consommateurs conviées à la réunion de ce groupe de travail n'ont envoyé aucun représentant.

Ø **Vendredi 14 décembre 2007 à 10h** : Entretien à la SANEF avec M. Jean-Charles GAUTIER de la Fédération européenne des taxis européens et ruraux (**FEDER**).

Ø **Lundi 17 décembre 2007 à 10h** : Réunion à la SANEF du groupe de travail n° 3 intitulé « Technologie et modalités d'exercice de la profession » avec les représentants suivants de diverses organisations professionnelles et d'administrations :

Ä **FNAT** : M. Alain ESTIVAL, M. BLANC, M. VORMEJE et Mme Maryline JOUAILLEC ;

Ä **FFTP** : MM Robert BERARD-KARNA, Hervé MICALÉF, Jacky COLLIN et Pierre CIMBOLINI ;

Ä **FNTI** : MM Jean-Claude FRANÇON, Michel CARRIC et Bruno LAMBRECHTS ;

Ä **FNET/CSLA** : M. Michel LEVIEUGE ;

Ä **Syndicat des petites et moyennes entreprises du taxi parisien (SPTP)** : MM Jean-Loup DELAUNAY et Patrick HUARD ;

Ä **ALKRIS (centre de formation à l'examen de conducteur de taxi)** : MM Alexandre et David BOGAVATZ ;

Ä **SLOTA** : M. Jean CHALOPIN ;

Ä **GESCOP** : M. Gilles BOULIN ;

Ä **G7 et UNIT** : M. Nicolas ROUSSELET ;

Ä **G7 et SCR** : M. Serge METZ ;

Ä **CFDT** : M. Abdel Ghani GHALFI ;

Ä **CGT** : M. Karim ASNOUN ;

Ä **Ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables - Secrétariat d'Etat aux transports** : Mme Danièle POLETTI (DGMT) ;

Ä **Ministère de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales** : MM Pierre SALLES et Philippe MARCASSUS (DLPAJ) ;

Ä **Ministère de l'économie, des finances et de l'emploi** :

 Ⓒ **Direction générale du Trésor et des politiques économiques (DGTPE)** : M. Emmanuel BLERVAQUE ;

 Ⓒ **CASPL** : Mme Renée ROUCHET ;

 Ⓒ **DGCCRF** : Mme Francine KAHN ;

 Ⓒ **Bureau de la métrologie** : M. Bernard VAN MARIS ;

Ä **Préfecture de police** : MM Gérard BRANLY et Antonin FLAMENT (**DTPP**).

Ø **Mardi 18 décembre 2007 à 10h** : Réunion à la SANEF du groupe de travail n° 4 intitulé « Agglomérations de province et zone rurale » avec les représentants suivants de diverses organisations professionnelles et d'administrations :

Ä **FNAT** : M. Alain ESTIVAL, M. Michel GOUGEON, M. Gérard MEHU, M. Daniel DELACOUX Mme Maryline JOUAILLEC ;

- Ä **FFTP** : MM Michel GEAY, Robert BERARD-KARNA, Hervé MICALÉF, Jacky COLLIN et Pierre CIMBOLINI ;
- Ä **FNTE** : MM Jean-Claude FRANÇON et Michel CARRIC ;
- Ä **Fédération nationale des familles rurales** : Mme Geneviève LE NEVE ;
- Ä **Ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables - Secrétariat d'Etat aux transports** : M. Daniel CROCHEMORE et Mme Danièle POLETTI (DGMT) ;
- Ä **Ministère de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales** : MM Pierre SALLES et David SARTHOU (DLPAJ) ;
- Ä **Ministère de l'économie, des finances et de l'emploi** :
 - Ⓜ**DGTPE** : M. Emmanuel BLERVAQUE ;
 - Ⓜ**CASPL** : Mme Renée ROUCHET ;
 - Ⓜ**DGCCR** : Mme Francine KAHN.

L'association des maires de France conviée à la réunion de ce groupe de travail n'a envoyé aucun représentant.

Ø **Mercredi 19 décembre 2007 à 9h** : Deuxième réunion à la SANEF du groupe de travail n° 2 intitulé « Le problème spécifique parisien » avec les représentants suivants de diverses organisations professionnelles et d'administrations :

- Ä **FNAT** : M. Alain ESTIVAL, M. Bertrand CASAGRANDE et Mme Maryline JOUAILLEC ;
- Ä **FNTE** : MM Thierry SAVARY et Patrick DOMINGUEZ ;
- Ä **FNET/CSLA** : MM Michel LEVIEUGE et Daniel MORALI ;
- Ä **SPTP** : MM Jean-Loup DELAUNAY et Patrick HUARD ;
- Ä **SLOTA** : M. Jean CHALOPIN ;
- Ä **GESCOP** : M. Gilles BOULIN ;
- Ä **G7 et UNIT** : M. Nicolas ROUSSELET ;
- Ä **G7 et SPC** : M. Serge METZ ;
- Ä **CFDT** : M. Abdel Ghani GHALFI ;
- Ä **CGT** : M. Karim ASNOUN ;
- Ä **ADP** : M. Laurent PALAYRET ;
- Ä **Sous-préfet chargé de la sûreté et de la sécurité des aéroports de Roissy-Charles De Gaulle et du Bourget** : M. Patrick ESPAGNOL ;
- Ä **Mairie de Paris** : M. Antoine BRUNNER ;
- Ä **Ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables - Secrétariat d'Etat aux transports** : M. Daniel CROCHEMORE (DGMT) ;
- Ä **Ministère de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales** : MM Pierre SALLES et Philippe MARCASSUS (DLPAJ) ;
- Ä **Ministère de l'économie, des finances et de l'emploi** :
 - Ⓜ**DGTPE** : M. Lionel JANIN ;
 - Ⓜ**CASPL** : Mme Renée ROUCHET ;
 - Ⓜ**DGCCR** : M. Jean-Louis GAUGIRAN et Mme Francine KAHN ;
 - Ⓜ**Direction du tourisme** : M. Noël LE SCOVARNIC ;
- Ä **Préfecture de police** : MM Marc-René BAYLE, Gérard BRANLY et Antonin FLAMENT (DTPP).

La SNCF, la RATP et l'Union fédérale des consommateurs conviées à la réunion de ce groupe de travail n'ont envoyé aucun représentant.

Ø **Mardi 8 janvier 2008 à 18h** : Entretien à la SANEF avec M. Michel DESTOT et Mme Chantal DUCHÈNE du GART.

Ø **Mercredi 9 janvier 2008 à 15h** : Réunion à la SANEF avec les représentants suivants des administrations :

- Ä **Ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables - Secrétariat d'Etat aux transports** : M. Daniel CROCHEMORE et Mme Danièle POLETTI (DGMT) ;
- Ä **Ministère de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales** : MM Pierre SALLES, David SARTHOU et Philippe MARCASSUS (DLPAJ) ;
- Ä **Ministère de l'économie, des finances et de l'emploi** :
 - CE **DGTPPE** : M. Emmanuel BLERVAQUE ;
 - CE **DCASPL** : Mme Renée ROUCHET et M. Jean-Paul PLATTIER ;
 - CE **DGCCRF** : M. Jean-Louis GAUGIRAN et Mme Francine KAHN ;
 - CE **Bureau de la métrologie** : M. Bernard VAN MARIS ;
 - CE **Direction du tourisme** : M. Noël LE SCOVARNIC
Mme Françoise VENUAT ;
- Ä **Ministère de la santé, de la jeunesse et des sports** : M. Philippe GIL au titre de la direction de la sécurité sociale ;
- Ä **Préfecture de police** : MM Marc-René BAYLE, Gérard BRANLY et Antonin FLAMENT (DTPP).

Ø **Jeudi 10 janvier 2008 à 15h** : Réunion à la SANEF avec les représentants suivants des administrations :

- Ä **Ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables - Secrétariat d'Etat aux transports** : M. Daniel CROCHEMORE et Mme Danièle POLETTI (DGMT) ;
- Ä **Ministère de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales** : MM Pierre SALLES, David SARTHOU et Philippe MARCASSUS (DLPAJ) ;
- Ä **Ministère de l'économie, des finances et de l'emploi** :
 - CE **DGTPPE** : MM Nicolas DOISY et Emmanuel BLERVAQUE ;
 - CE **DCASPL** : Mme Renée ROUCHET ;
 - CE **DGCCRF** : M. Jean-Louis GAUGIRAN et Mme Francine KAHN ;
 - CE **Bureau de la métrologie** : M. Bernard VAN MARIS ;
 - CE **Direction du tourisme** : Mme Françoise VENUAT ;
- Ä **Préfecture de police** : MM Marc-René BAYLE, Gérard BRANLY et Antonin FLAMENT (DTPP).

Ø **Mercredi 16 janvier 2008 à 15h** : Réunion à la SANEF avec les représentants suivants de la FNAT, du GESOP et de la G7 :

À **FNAT** : M. Bertrand CASAGRANDE, M. J.C. RICHARD et
Mme Maryline JOUAILLEC ;
À **GESCOP** : MM Gilles BOULIN et Guy PELLE ;
À **G7 et UNIT** : M. Nicolas ROUSSELET ;
À **G7 et SPC** : M. Serge METZ.

Ø **Lundi 21 janvier 2008 à 11h30** : Entretien à la SANEF avec deux représentants de la **Chambre syndicale nationale des entreprises de remise et de tourisme-France limousines association** :

J M. Jean-Luc PICQUEREY ;
J Mme Agnès LO JACOMO.

Ø **Jeudi 24 janvier 2008 à 10h** : Réunion à la SANEF avec les représentants suivants de la FNAT, du GESCOP et de la G7 :

À **FNAT** : M. Alain ESTIVAL, M. J.C. RICHARD et Mme Maryline JOUAILLEC ;
À **GESCOP** : MM Gilles BOULIN et Guy PELLE ;
À **G7 et UNIT** : M. Nicolas ROUSSELET ;
À **G7 et SPC** : M. Serge METZ.

Ø **Jeudi 24 janvier 2008 à 15h** : Entretien à la SANEF avec M. Cyril MASSON de la **société « Citybird »** (transport de personnes à moto).

Ø **Vendredi 25 janvier 2008 à 11h** : Entretien à la SANEF avec M. Christian TARPIN de la **société « SETEC »** (ingénierie et conseils dans les domaines du bâtiment et des travaux publics, des transports, de l'industrie, des télécoms et de l'informatique).

Ø **Lundi 28 janvier 2008 à 16h** : Entretien à la SANEF avec M. Hervé HUAS de la **société « HERA Partners »**.

Ø **Mardi 29 janvier 2008 à 15h30** : Entretien à la SANEF avec M. Michel LEVIEUGE de la **FNET/CSLA**.

Ø **Jeudi 31 janvier 2008 à 9h30** : Entretien à la SANEF avec M. Thierry JACQUILLAT et Mme Chiara CORAZZA de l'association **« Paris-Ile de France Capitale Economique »**.

Ø **Jeudi 31 janvier 2008 à 15h30** : Entretien à la SANEF avec M. Jean-Paul CHARIE, député du Loiret.

Ø **Vendredi 1^{er} février 2008 à 11h** : Entretien à la SANEF avec M. Philippe FAVRE de **« l'Agence française pour les investissements internationaux » (AFII)**.

Ø **Lundi 4 février 2008 à 16h** : Entretien à la SANEF avec M. Guy LE BRAS et Mme Christine PEYROT de la société **« VEOLIA transport »**.

Ø **Mardi 5 février 2008 à 16h** : Entretien à la SANEF avec M. Jacques DELPLA de **« BNP PARIBAS »**.

Ø **Mercredi 6 février 2008 à 17h30** : Entretien au **conseil régional d'Ile-de-France** avec M. Serge MERY, vice-président dudit conseil.

Ø **Jeudi 7 février 2008 à 10h** : Entretien à la SANEF avec MM Laurent PALAYRET et Didier AUJOUANNET d'ADP.

Ø **Jeudi 7 février 2008 à 16h** : Entretien à la SANEF avec **M. Georges SARRE**, maire du 11^{ème} arrondissement de Paris et ancien secrétaire d'Etat aux transports, et deux de ses collaborateurs.

Ø **Vendredi 8 février 2008 à 14h30** : Réunion à la SANEF avec M. Denis HUNEAU, M. Daniel CROCHEMORE et Mme Danièle POLETTI de la direction générale de la mer et des transports.

Ø **Mercredi 13 février 2008 à 9h** : Entretien à la SANEF avec M. Pascal LUPO de la SNCF.

Ø **Lundi 18 février 2008 à 11h** : Entretien à la SANEF avec MM Michel GEAY et Hervé MICALÉF de la FFTP.

Ø **Lundi 18 février 2008 à 15h** : Entretien à la SANEF avec MM Dominique LUDWIG et Claude PITERIS de la **direction de l'ordre public et de la circulation de la préfecture de police**.

Ø **Mardi 19 février 2008 à 16h** : Entretien à la SANEF avec M. François ESSIG du **cabinet DELOITTE**.

Ø **Mardi 19 février 2008 à 17h30** : Entretien à la SANEF avec MM Jean-Claude FRANÇON et Marc GHIS de la FNTI.

Ø **Vendredi 22 février 2008 à 16h** : Entretien à la SANEF avec MM Jean-Louis HEINRICH, Didier HOGREL et Claude VALETTE de la **Fédération des taxis d'Ile-de-France**.

Ø **Mardi 26 février 2008 à 13h** : Entretien à la SANEF avec M. Alain ESTIVAL et Mme Maryline JOUAILLEC de la FNAT.

Ø **Mardi 26 février 2008 à 18h** : Entretien à la SANEF avec MM Jean-Louis HEINRICH et Richard DUCATEL de la **Fédération des taxis d'Ile-de-France**.

N.B. : Monsieur Richard DARBÉRA, chargé de recherche au CNRS dans le domaine de l'évaluation économique des politiques de transport, n'a pas donné suite aux messages laissés sur son répondeur téléphonique dans le but de le rencontrer.

**Propositions concernant les taxis dans le rapport de la
commission pour la libération de la croissance française
remis au Président de la République le 23/01/2008
par Jacques ATTALI**

Ambition 5 : Supprimer les rentes, réduire les privilèges et favoriser les mobilités

« Pour tenter de se protéger, d'innombrables groupes ont construit des murs au fil du temps. Dans un monde ouvert et mouvant, l'accumulation, à tous niveaux, de rentes et de privilèges bloque le pays, pèse sur le pouvoir d'achat et freine sa capacité de développement. Sans mobilité sociale, économique, professionnelle, géographique, aucune croissance n'est possible. » (page 17 du rapport)

Décision fondamentale 14 :

Ouvrir très largement les professions réglementées à la concurrence sans nuire à la qualité du service rendu (page 17 du rapport)

RÉFORMER LES PROFESSIONS AUJOURD'HUI RÉGLEMENTÉES

« ...L'objectif de la réforme ne doit pas être la suppression de toute réglementation, mais l'instauration d'une meilleure réglementation, créatrice de croissance. Certaines protections sont en effet manifestement devenues disproportionnées... »

Souvent enfin, le maintien de certaines réglementations obsolètes a été rendu possible par une trop grande proximité entre les professionnels concernés et les autorités de régulation qui se sont sentis peu à peu investies d'une mission de défense du *statu quo* des professions concernées au niveau national et européen... » (pages 155 et 156 du rapport)

Des effets réels sur la croissance

« ...L'ouverture des professions réglementées aura en outre un effet d'entraînement sur l'économie : l'augmentation de l'offre de taxis améliorera par exemple l'attractivité de la France pour les touristes et facilitera les déplacements professionnels... » (page 158 du rapport)

Les services spécialisés : ...taxis...

« ...Plusieurs facteurs illustrent l'urgence de mettre fin au *numerus clausus* des taxis.

L'augmentation de la population en Ile-de-France, l'évolution du trafic aérien et du trafic ferroviaire, la croissance du PIB depuis 1981 permettent d'évaluer à environ 8 000 le nombre de licences qui auraient pu être créées pour satisfaire la demande en région parisienne, alors même que plus de 6 500 chauffeurs taxis locataires ou salariés attendent de pouvoir acquérir une licence...

...La réforme ne doit...pas seulement se concentrer sur les taxis mais développer de nouvelles offres de transport dédiées à des segments spécifiques de la demande...

...Une ouverture complète du marché des taxis et des véhicules de petite remise parisiens permettrait d'avoir au total de 50 000 à 60 000 taxis et VPR à Paris et en proche banlieue (contre 16 000 aujourd'hui), soit un gain d'emploi de 35 000 à 45 000... Dans les grandes villes de province, où la densité de taxis est encore plus faible (on compte un taxi pour 1 000 à 3 000 habitants dans les 15 plus grandes villes de province), les créations d'emplois pourront être beaucoup plus importantes qu'à Paris. » (pages 161 et 162 du rapport)

DÉCISION 210

Développer l'entrée sur le marché des VPR et de différentes offres spécialisées sur certains segments du transport urbain (pages 162 et 163 du rapport)

- CE Maintenir pour les VPR les critères actuels de compétence professionnelle applicables aux taxis (casier judiciaire vierge, respect des règles d'hygiène et de sécurité, connaissance de la ville, etc...).
- CE Instaurer la liberté tarifaire, pour autant que les tarifs soient annoncés à l'avance lors de la prise de rendez-vous, afin de favoriser l'émergence de gammes de véhicules adaptés aux budgets de différentes clientèles.
- CE Transférer la supervision des VPR au ministère en charge des transports pour éviter que le même bureau soit en charge des taxis et des VPR.
- CE Inciter à la création de flottes de « VPR/taxis verts » bénéficiant d'emplacements de stationnement dédiés, similaires à ceux des « Vélib » à Paris, permettant d'offrir aux usagers des déplacements dans des véhicules à propulsion hybride ou utilisant des carburants peu polluants.

DÉCISION 211

Augmenter le nombre de taxis (page 163 du rapport)

- CE Octroyer gratuitement, par une procédure d'attribution étalée sur deux ans, une licence incessible à tous les demandeurs inscrits fin 2007.
- CE Après l'ouverture de l'offre de taxis et de VPR, autoriser les taxis à répercuter sur le prix des courses les augmentations du gazole/essence avec une prime tout en conservant un tarif maximal.
- CE Autoriser plusieurs chauffeurs à utiliser la même plaque de taxi, à condition de surveiller que les chauffeurs ne dépassent pas le nombre d'heures de travail autorisées par jour (par exemple en instaurant une carte de déblocage pour chaque voiture).
- CE Supprimer l'horodateur parisien. Fixer une amplitude de service unique de 11 heures équivaldrait à augmenter le nombre de taxis à Paris d'environ 600 voitures sans pour autant augmenter la surface d'occupation de la voirie.
- CE Supprimer les restrictions territoriales qui limitent le chargement des clients dans certaines zones et autoriser la maraude.
- CE Fusionner sous la même appellation « Taxis franciliens » les taxis parisiens, ceux d'Orly et de Roissy et de l'Île-de-France et fixer un tarif forfaitaire des aéroports à Paris.
- CE Créer une voie dédiée aux taxis, aux bus et au covoiturage entre Paris et les aéroports.
- CE Associer pleinement le ministère en charge des transports, aux côtés du ministère de l'intérieur, à la gestion de l'offre de taxis pour mieux tenir compte des intérêts des usagers.
- CE Autoriser les préfets à se substituer au maire dans l'attribution de nouvelles licences de taxis, dans les villes où l'évolution du nombre de taxis n'a pas suivi l'évolution démographique.
- CE Fluidifier le marché secondaire en autorisant sans délai la vente des licences actuellement détenues.

N.B. : Il ressort du tableau de la page 239 du rapport que le Gouvernement a jusqu'à la fin de l'année 2008 pour réformer les professions réglementées non concernées par la transposition de la directive « Services », la date limite pour celle-ci étant la fin de 2009. Cela concerne les taxis car ils ne sont pas visés par la directive « Services ».

Extrait du rapport ARMAND - RUEFF / 1960

Rapport sur les obstacles à l'expansion économique

(Présenté par le comité institué par le décret n° 59-1284 du 13 novembre 1959)

LES TAXIS

Le présent rapport a pour objet d'étudier les problèmes soulevés par l'industrie du taxi, mais ce, sous une double limitation :

- la réglementation des taxis en province et les conséquences qu'elle implique ne seront pas abordées ici;
- sous le terme de « taxis » seront seules examinées les « voitures de place de deuxième classe » en circulation à Paris, à l'exclusion des grandes remises et des voitures de place de première classe.

Parmi les différentes définitions du taxi qui sont généralement avancées, la suivante peut être retenue :

« Doit être considérée comme taxi, une voiture publique de louage autorisée à stationner sur la voie publique, c'est-à-dire une voiture de place dont le prix de location est fixé par un tarif réglementaire. »

Ces deux traits : stationnement sur la voie publique et soumission à un tarif réglementaire, permettent précisément de distinguer les taxis des autres catégories qui viennent d'être mentionnées.

Avant d'examiner dans le détail la réglementation actuellement en vigueur et les difficultés qu'elle peut soulever, et de présenter des suggestions susceptibles d'améliorer la situation actuelle, il est nécessaire de rappeler tout d'abord rapidement l'évolution de la réglementation.

Jusqu'en 1937, le principe est la liberté :

- liberté de la profession en général;
- liberté de mise en circulation;
- liberté des tarifs au-dessous d'un tarif homologué.

Néanmoins à Paris, dès 1936, et ceci sous l'impulsion de considérations d'ordre essentiellement social, on assiste à une organisation progressive de la profession.

Tout d'abord une convention collective est signée en juillet 1936 entre la Chambre Syndicale des Loueurs de voitures et la Chambre Syndicale des Cochers-Chauffeurs. Elle règle en particulier les conditions de travail et de rémunération des chauffeurs salariés.

La pièce essentielle de l'organisation est la loi du 13 mars 1937; aux termes de cette loi, lorsque dans une commune ou dans une région déterminée un accord est intervenu entre les syndicats de loueurs de voitures et les syndicats de conducteurs, qu'ils soient ou non propriétaires de leurs voitures, le préfet peut, par arrêté, après consultation des Conseils municipaux et du Conseil général intéressé, rendre obligatoires à l'ensemble de la profession les dispositions de cet accord, notamment en ce qui concerne la réglementation du nombre de voitures et de l'admission à la profession, la réglementation de la durée du travail, les tarifs et les modalités de répartition de la recette. Si cet accord ne peut se réaliser, la décision définitive appartient au Ministre du Travail qui la prend par arrêté après consultation des organismes mentionnés ci-dessus.

Enfin un arrêté du 31 décembre 1938, pris en application de la loi de 1937, étend à l'ensemble de la profession les dispositions qui figuraient dans la convention collective de 1936. Cet arrêté a été modifié par un autre arrêté du 28 août 1954, actuellement en vigueur.

I. LA RÉGLEMENTATION ET SES CONSÉQUENCES

A. La réglementation

Elle présente un double caractère : comme on l'a vu et ceci en raison des oppositions qui empêchent généralement l'accord de se faire au sein des organisations syndicales ou des assemblées locales, le dernier mot revient à la puissance publique; par ailleurs, cette réglementation, en raison de considérations à caractère social, est d'inspiration essentiellement restrictive. Ceci sera illustré par l'examen successif des dispositions fixant le nombre des taxis, leur modalité d'utilisation et la tarification.

1^o Nombre des taxis.

Si l'accès à la profession est libre en ce qui concerne les chauffeurs, il est strictement limité en ce qui concerne les véhicules.

Le recrutement des chauffeurs, tout d'abord, est assuré sous le contrôle de la Préfecture de Police, diverses conditions ayant essentiellement pour objet la discipline de la profession et la technicité du conducteur :

- l'absence de condamnation;
- l'âge minimum de 21 ans;
- un examen médical, d'ailleurs périodique;
- un examen pratique (épreuve de conduite) et technique (notions de devoir professionnel et topographie parisienne).

Par contre, le nombre des véhicules fait l'objet d'une double limitation :

- globale :

A travers la procédure décrite plus haut, c'est finalement le Ministre du Travail qui décide du nombre maximum de taxis. Avant l'intervention de la réglementation, ce nombre avait atteint 21.000; il descend en 1937 à 14.700; après la période 1940/1945 pendant laquelle la circulation des taxis avait été suspendue, le nombre des voitures passe successivement de 100 en 1945 à 500 en 1947, 10.000 en 1949, 12.500 en 1954 (1);

- par catégorie :

Les 12.500 voitures actuellement en service sont réparties en trois catégories, selon les pourcentages suivants :

- catégorie A : propriétaires d'une voiture qu'ils conduisent et gèrent eux-mêmes (artisans) : 54 %;
- catégorie B : propriétaires de 1 à 200 voitures (loueurs) : 18 %;
- catégorie C : propriétaires de plus de 200 voitures (grandes compagnies) : 28 %.

Les autorisations de circuler disponibles à la suite d'une augmentation éventuelle du nombre global des taxis sont réparties selon ces pourcentages; il faut néanmoins signaler que les autorisations des catégories B et C qui n'auraient pas trouvé preneur peuvent être affectées à la catégorie A.

Une autre possibilité d'accès à la profession est offerte par le droit de transfert. En effet, l'arrêté de 1938 (article 2) a permis le transfert de l'autorisation de stationnement, qui vaut autorisation de circuler, par celui qui quitte la corporation à un éventuel successeur.

Dès la Libération, à cause de la pénurie de taxis, ces transferts ont fait l'objet de transactions occultes dont le montant a été sans cesse croissant.

Le droit de transfert se vend aujourd'hui couramment plus de 10.000 NF pour les artisans, plus de 5.000 NF pour les loueurs; par contre, il semble que son montant soit nul pour les grandes compagnies.

L'arrêté de 1954 a introduit une mesure de restriction à ces transferts en les interdisant aux chauffeurs ayant moins de cinq ans d'exploitation; des dérogations sont possibles en cas de maladie ou de décès.

2^o Les modalités d'utilisation.

Sans doute certaines des dispositions réglementaires actuellement en vigueur n'ont pas de caractère restrictif, mais visent d'autres objectifs, en particulier assurer une certaine discipline professionnelle. C'est l'objet en partie de l'ordonnance du 3 juin 1959 du Préfet de Police réglementant l'exploitation, le contrôle et l'usage des voitures publiques à Paris et dans la Seine. Elle contient des prescriptions relatives à la circulation et au stationnement des véhicules, à leur contrôle technique, à la tenue des chauffeurs et à leurs rapports avec les usagers; leur respect est assuré par une commission de discipline.

(1) En décembre 1959, un mémoire préfectoral a été présenté aux deux Assemblées, le Conseil général et le Conseil municipal, tendant à porter le nombre des voitures à 16.000. Ce nombre a été ramené à 14.500 avec la réserve supplémentaire que soient prises des mesures à caractère plus général propres à améliorer la situation. La décision définitive du Ministre du Travail n'est pas encore prise.

Sans doute également, la réglementation ne s'oppose pas à l'essai et à l'expansion de formules techniques nouvelles. C'est ainsi qu'ont pu se développer deux compagnies utilisant un système d'appel par radio des taxis et groupant actuellement 1.000 voitures; c'est ainsi également que rien ne s'oppose à la multiplication des bornes d'appel téléphonique en tête des stations de taxis dont l'usage est susceptible d'apporter d'importantes améliorations à la satisfaction de la demande.

Mais l'essentiel de la réglementation a néanmoins un caractère très restrictif, aussi bien en ce qui concerne les véhicules que les chauffeurs.

Pour les véhicules, il faut d'abord signaler la limitation réglementaire des autorisations de doublage, c'est-à-dire de l'utilisation d'une voiture à deux sorties quotidiennes; leur nombre est actuellement fixé à 1.000.

Une autre formule, sur laquelle on reviendra et qui pourrait éventuellement dans certains cas permettre une meilleure utilisation des véhicules, celle du taxi collectif, est actuellement rendue difficilement expérimentable par la réglementation relative à la coordination des transports.

Enfin les emplacements auxquels il est permis aux taxis de stationner ont fait l'objet, en raison des difficultés de circulation, d'une forte diminution depuis l'avant-guerre et s'élèvent actuellement à environ 6.400, dont 2.500 dans les quartiers du centre.

Pour les chauffeurs, en ce qui concerne les salariés, la convention collective prévoit que les heures de sortie sont laissées au libre choix du conducteur. Le travail commence au moment où le conducteur se présente au garage pour assurer son travail; dix heures plus tard, sa journée de travail doit être terminée et la voiture rentrée au garage.

Quant aux artisans, ils peuvent travailler au maximum 11 heures dans une seule sortie; aucun minimum n'est imposé.

3° La tarification.

On est ici en présence d'une situation complexe caractérisée par :

— une tarification unique : depuis le 22 avril 1960, le tarif de jour valable de 6 h 30 à 23 h est le suivant : prise en charge, 1,50 NF pour 224 m ou 1'20 d'attente; 0,50 NF par km, 0,20 NF toutes les 1'36 d'attente. Le tarif de nuit qui s'applique de 23 h à 6 h 30 comporte une prise de charge semblable, un prix d'attente également similaire, un tarif kilométrique de 0,75 NF.

Il faut signaler que les tarifs actuellement en vigueur à Paris sont comparables à ceux des capitales étrangères, sauf en ce qui concerne Londres, où le prix des taxis est très nettement moins élevé;

— un élément artificiel de distorsion dû à la disparité des charges fiscales entre artisans d'une part et, d'autre part, loueurs et grandes compagnies. D'une part les loueurs et les compagnies payent la taxe sur les prestations de service, sur le montant réel de leur chiffre d'affaires, qu'on peut évaluer à 23.000 NF par an. Au contraire les chauffeurs artisans payent la taxe locale au taux de 2,75 % sur un forfait annuel variant en pratique de 5.000 à 10.000 NF; les loueurs et les compagnies sont également seuls assujettis à la patente; enfin il existe une différence moins importante en ce qui concerne la taxe de stationnement dont le tarif est de 1,50 NF par jour, les artisans ne la payant que sur un forfait de 240 jours. Par contre, on ne peut considérer les versements de Sécurité Sociale assurés par les loueurs et les compagnies comme introduisant une distorsion artificielle.

Enfin une très grande diversité naturelle des prix de revient due à la multiplicité des situations de fait; sans qu'il soit possible de fournir des précisions détaillées sur ce point, il est certain que les éléments du prix de revient varient beaucoup selon les différentes catégories et à l'intérieur même des catégories :

- en fonction des frais généraux d'exploitation (administration, assurance, entretien) qui sont le plus souvent plus élevés pour les compagnies;
- en fonction du modèle des voitures, le coût d'usage et d'amortissement des petites voitures parfois utilisées étant moins important;
- en fonction de l'âge des voitures, un certain nombre d'artisans utilisant des véhicules complètement amortis.

B. Les conséquences

On est ainsi en présence d'une situation où les deux éléments du calcul économique, le prix et la quantité, font également l'objet d'une réglementation autoritaire. Ceci entraîne des conséquences défavorables sur trois plans :

1° La demande est mal satisfaite.

Ceci est le problème central. L'expérience quotidienne qui demanderait d'ailleurs peut-être à être précisée par une étude de marché montre que le manque de taxis, s'il n'est pas sensible pendant les périodes creuses de la journée, se fait sentir :

— pendant les trois pointes journalières qui se situent respectivement entre 7 h et 7 h 30, 12 h et 13 h et 19 h 30 et 21 h (la dernière pointe étant la plus importante),

— et aux arrivées des gares.

De cette insatisfaction de la demande, deux éléments de la réglementation semblent responsables :

Le nombre des taxis est probablement insuffisant. La comparaison des chiffres d'avant-guerre et d'aujourd'hui en est un indice d'autant que la population a très fortement augmenté. Il faut néanmoins apporter des nuances à ce jugement. Tout d'abord, les comparaisons avec les autres capitales sont très délicates en raison des difficultés statistiques tenant à la détermination de la taille des agglomérations et au mode d'utilisation des taxis (doublage, en particulier). On peut donc difficilement faire état des renseignements éventuellement obtenus.

Par ailleurs, il faut signaler que le nombre d'automobiles privées qui satisfont à Paris la même clientèle est passé depuis 1936 de 400.000 à 1.200.000. De plus, les difficultés de circulation jouent un rôle important, puisque, à Paris, le nombre des prises en charge quotidiennes est passé depuis 1939 de 32 à 20, tandis qu'à New-York il est aux environs de 50.

Il n'est pas certain que l'absence de taxis aux heures de pointes et dans les gares soit l'indice d'une très forte insuffisance quantitative. Une augmentation limitée peut très bien satisfaire ces besoins marginaux.

Enfin, il faut rappeler que dans l'état actuel des choses, le taxi, à cause de son prix, s'adresse à une clientèle en fait restreinte; mais à cet égard, il ne faut pas négliger, au moins pour l'avenir, une perspective importante d'élargissement du rôle des taxis, en particulier dans l'hypothèse où serait instaurée une interdiction totale de stationner dans le centre de l'agglomération parisienne. En fait, l'ensemble de ces questions pourrait être précisé avec fruit par une étude de marché qui préciserait le nombre optimum des taxis dans les conditions actuelles de circulation et de demande, et en fonction des modifications prévisibles de ces conditions.

La mauvaise utilisation du parc existant. Elle est due à la limitation des autorisations de doublage qui s'opposent, au moins en ce qui concerne les loueurs et les compagnies, à la banalisation des voitures, dont on a vu l'expansion à Bruxelles et à New-York.

Elle est également due au principe de la sortie unique et continue, qui empêche les chauffeurs de taxi d'être disponibles à plus de deux des trois pointes journalières. Il faut signaler sur ce dernier point qu'un fractionnement de la journée de travail a paru à l'autorité préfectorale susceptible de permettre une meilleure satisfaction de la demande de pointe, à défaut de son application aux salariés qui ne serait possible que par modification de la convention collective de 1936, c'est-à-dire soit par une loi, soit par un accord entre les parties. En ce qui concerne les artisans seulement, la procédure prévue par la loi de 1937 a donc été engagée par les préfets pour le permettre. La commission paritaire des employeurs et des salariés a donné un avis défavorable, le Conseil Général et le Conseil Municipal ont également voté contre les dispositions préfectorales. Cette procédure suit néanmoins son cours.

2° Les possibilités d'action économique offertes par la tarification ne sont pas suffisamment exploitées.

Sans doute, on l'a déjà vu plus haut, la comparaison des tarifs en vigueur à Paris et de ceux des capitales étrangères ne fait pas apparaître d'abus en ce qui concerne les taxis parisiens. L'exemple de Londres est néanmoins important, car il montre que dans des conditions d'exploitation assez profondément différentes, il est possible d'obtenir des prix de revient et des prix de vente très nettement inférieurs.

Par ailleurs, dans les perspectives, que l'on pourrait qualifier de structurales, d'expansion de la circulation des taxis, qui ont déjà été évoquées, il est certain qu'un prix relatif du taxi moins élevé pourrait offrir à cette industrie des couches sociales de consommateurs supplémentaires. Ici encore, faute d'étude de marché précise, il n'est pas possible d'apporter aujourd'hui plus de précisions sur ce point.

La tarification actuelle a néanmoins d'assez graves inconvénients.

Les inégalités fiscales qui ont été exposées au paragraphe précédent introduisent entre les différentes catégories d'exploitants des distorsions artificielles qui ne sont pas logiquement justifiables. Elles ont pour conséquence qu'un certain nombre de compagnies sont actuellement dans une situation financière difficile. Or, sans qu'il soit question évidemment que la puissance publique prenne parti entre tel ou tel mode d'exploitation, il n'est pas douteux que les loueurs et les compagnies offrent, du point de vue de la qualité du service, aussi bien en ce qui concerne l'entretien des véhicules que le contrôle qu'ils peuvent exercer sur le personnel, des garanties qui ne sont pas toujours assurées par les chauffeurs qui exploitent eux-mêmes leur propre taxi. La concurrence, en tout cas, ne doit pas être faussée par des inégalités artificielles.

De plus, le caractère unitaire de la tarification joint, on l'a vu, à une très grande diversité naturelle de prix de revient conduit nécessairement la puissance publique responsable de cette tarification à l'aligner sur les prix de revient marginaux les plus élevés. Ici encore des possibilités de concurrence qui pourraient jouer au bénéfice du consommateur sont ainsi étouffées. Au contraire, des rentes sont créées.

De même l'unicité du tarif empêche le développement de l'utilisation de taxis d'un modèle plus réduit que celui qui est généralement employé aujourd'hui et dont le prix, permis par un prix de revient inférieur, serait susceptible de trouver dans de nombreux cas une clientèle élargie. Ce développement est actuellement freiné par la réticence des conducteurs pour lesquels des voitures plus petites sont moins confortables; cette réticence pourrait être levée par la perspective de gains plus élevés dus à une rotation plus intense, elle-même conséquence d'un tarif diminué.

Enfin on pourrait également concevoir d'utiliser la tarification pour réduire la demande aux heures de pointe en imposant des tarifs plus élevés que ceux qu'on demande. Il n'est pas certain en effet que l'orientation du parc des taxis en fonction de la considération unique des besoins de pointe soit la formule la plus susceptible d'assurer la satisfaction de la demande générale de taxis au coût social le moins élevé : un parc trop important de taxis pour lesquels la demande serait trop faible aux heures creuses pourrait avoir pour conséquence un alourdissement du prix de revient.

Dans ce cas, au lieu d'augmenter l'offre, il pourrait être souhaitable, dans une certaine mesure, d'écrêter la demande de pointe. Si une décision sur ce point ne peut être prise qu'après une étude de marché et une étude de prix de revient dont les éléments manquent actuellement, il n'en demeure pas moins souhaitable que sur ce point, comme sur les précédents, des possibilités d'action soient offertes par une diversification de la tarification actuellement légalement impossible.

3° Des « situations acquises » sont artificiellement créées.

Il est à peine besoin d'insister sur ce point, dont le trafic occulte des transferts d'autorisation de circuler est l'indice. Ici encore, cette pratique est de façon globale la conséquence de la réglementation conjointe du nombre et du prix des taxis qui crée une sorte de « chasse gardée ». A l'intérieur de celle-ci, l'incidence des diversités artificielles et naturelles des situations se traduit par la différence constatée entre le taux de ces transferts selon qu'il s'agit d'artisans, de loueurs ou de compagnies.

La pratique du transfert payant, si elle prête surtout à critique sur le plan moral, a néanmoins également pour effet d'introduire un facteur supplémentaire de rigidité dans l'ensemble de la profession.

II. POSSIBILITÉS DE RÉFORME

Ces possibilités seront présentées sous trois têtes de chapitre qui ont déjà fait l'objet de développements au chapitre précédent :

- le nombre;
- les modalités d'utilisation;
- et les conditions financières d'exploitation.

Il faut néanmoins insister sur le caractère lié des recommandations qui vont suivre : l'adoption d'un nombre limité d'entre elles n'apporterait que des améliorations partielles et risquerait même dans certains cas de détériorer la situation actuelle.

A. Le nombre

a. Les chauffeurs.

Toute augmentation du nombre des véhicules est subordonnée à celle du recrutement des chauffeurs. Ceux-ci, en effet, sont actuellement, compte tenu de ceux qui quittent la profession ou ne l'exercent qu'à temps partiel, aux environs de 16.000.

Pour assurer le plein emploi du parc existant, compte tenu en particulier des vacances hebdomadaires et annuelles, il semble qu'en fait ce nombre soit d'ores et déjà insuffisant; d'après certains renseignements fournis par les professionnels, le manque serait d'environ 2.000 chauffeurs.

Il est donc nécessaire d'augmenter le recrutement; pour ce faire différentes possibilités sont ouvertes :

- abaisser la limite d'âge à 18 ans, ce qui permettrait de faire de la profession de chauffeur de taxi un véritable métier que l'on choisit dès la fin de la scolarité et non, comme c'est parfois le cas actuellement, une profession de rattrac, souvent choisie après des échecs dans d'autres secteurs d'activité (1);
- simplifier les épreuves théoriques de l'examen, pour lesquelles la formation intellectuelle des candidats ne leur permet pas toujours de fournir des réponses satisfaisantes, même si en fait leur préparation est convenable (1);
- enfin, mener éventuellement une campagne de propagande pour intéresser les jeunes; cette dernière mesure semble relever de la profession.

b. Les taxis.

Tout d'abord, le rétablissement total de la liberté en matière de nombre des taxis semble à déconseiller, même si, comme il sera proposé plus loin, on rétablit l'équilibre des conditions d'exploitation. En effet, l'incertitude dans laquelle on est sur le nombre optimal des taxis à l'avenir, et qui a déjà fait l'objet de développements au paragraphe précédent, a pour conséquence que, même si toutes les distorsions artificielles sont écartées, un régime de liberté totale instauré du jour au lendemain ne permettrait d'atteindre ce nombre optimal qu'au prix d'assez graves difficultés économiques (importantes fluctuations du nombre des taxis, possibilités de faillite en cas d'accroissement trop rapide) et sociales (revendications des artisans pour lesquels le tarif des transferts passerait brusquement à néant et qui auraient ainsi l'impression d'avoir déboursé une forte somme pour obtenir une autorisation de circuler devenue brusquement sans valeur).

Un autre facteur milite dans le même sens. Le retour à la liberté totale ou même, comme il a parfois été suggéré, une augmentation massive du nombre des taxis, qui porterait par exemple leur nombre à 20.000, risquerait de priver les loueurs et les compagnies d'une part importante de leurs chauffeurs salariés, attirés par la condition d'artisans, et compromettre ainsi gravement leur exploitation dont on a vu que le maintien était souhaitable pour des raisons de service public. En effet, même si d'autres mesures venaient en même temps abolir les facteurs artificiels qui font qu'actuellement la condition de chauffeur de taxi, propriétaire de sa voiture, est plus attrayante que celle de salarié, il est extrêmement probable que leur effet psychologique ne se ferait sentir qu'après un certain délai, alors que les conséquences sur le personnel des loueurs et des compagnies seraient immédiates et probablement catastrophiques.

Pour les mêmes raisons il n'est pas souhaitable de revenir immédiatement sur la fixité des proportions entre les diverses catégories de taxis qui résultent de l'arrêté du 28 août 1954 : ici encore, le retour à la liberté jouerait essentiellement, au moins au début, en faveur des artisans.

L'augmentation du nombre des taxis est néanmoins nécessaire et doit se faire progressivement. Ainsi sera-t-il possible de revenir sans trop de difficultés sur les situations acquises et de déterminer, par l'observation de la situation en fonction de chaque augmentation, dans quelle mesure on se rapproche de la meilleure satisfaction de la demande. Le projet de décret dont ont été saisis en février 1959 le Ministre de l'Intérieur et le Ministre du Travail et selon lequel,

(1) Ces mesures viennent en fait d'être introduites par un arrêté du Préfet de Police en date du 28 avril 1960.

par une modification de la législation de 1937, seraient confiés aux deux préfets de Police et de la Seine, les pouvoirs qui appartiennent actuellement au Ministre du Travail peut, dans une certaine mesure, favoriser cette augmentation progressive.

Quelle que soit la procédure juridique employée, il est en tout cas nécessaire que l'augmentation à 16.000 du nombre des taxis qui est actuellement en cours d'approbation soit acquise et qu'ensuite la liberté continue d'être réintroduite dans le marché, en délivrant un montant annuel d'autorisations de circulation qui, tant que le taux des transferts occultes d'autorisations ne se serait pas dégonflé, ne serait pas inférieur à un milliard par an.

Cette formule permettrait également la solution à moyenne échéance du problème des transferts de stationnement auquel il vient d'être fait allusion. Sans doute, il n'y a pas d'obstacle juridique, contrairement à ce qui a été parfois prétendu, à leur suppression immédiate. Ces permis de stationnement revêtent le caractère d'une permission de voirie qui, aux termes de la jurisprudence du Conseil d'État, peut être retiré pour la sauvegarde de tout intérêt de caractère général. On ne peut soutenir que l'autorisation se trouve valorisée par le travail de son titulaire et qu'elle puisse constituer un droit patrimonial transmissible, une licence d'exploitation susceptible de constituer un élément d'un fonds de commerce.

Il est donc possible d'interdire le transfert de chauffeur à chauffeur et d'imposer que toute autorisation détenue par un chauffeur cessant son exploitation revienne à la liste commune.

Mais cette formule, ainsi, comme on l'a indiqué plus haut, que le retour à la liberté totale de circulation des taxis, entraînerait de graves répercussions chez tous ceux qui récemment ont acquis l'autorisation en question pour une somme dépassant souvent le million d'anciens francs.

Par contre, l'augmentation progressive du nombre des taxis, en satisfaisant la demande de nouveaux numéros, exercerait une action déprimante sur le montant des transferts. Ainsi, deviendrait possible, au bout d'un certain délai, l'interdiction pure et simple de ce droit dont la valeur vénale aurait très fortement diminué.

A ce moment, la fixité de proportion entre les différentes catégories de taxis pourrait, elle aussi, disparaître.

B. Les modalités d'utilisation.

Les recommandations qu'on peut faire sur ce second point sont en étroite liaison avec le problème du nombre des taxis. En même temps qu'il faut développer le nombre des taxis, il faut en effet également assurer une meilleure utilisation du parc existant de façon à mieux satisfaire la demande à un moindre coût. Mais ici, il s'agit moins de lever l'opposition entre la liberté du commerce et une réglementation restrictive née essentiellement, on l'a vu, de soucis sociaux, que d'infléchir cette réglementation en fonction des exigences du service public. A cet égard, on pourrait envisager la création d'une section responsable du taxi au sein du Comité départemental des Transports, dont la mission permanente serait précisément de procéder à l'examen des problèmes de cette industrie dans cette optique.

Mais, d'ores et déjà, un certain nombre de mesures susceptibles d'améliorer la situation actuelle peuvent être envisagées :

— si la réglementation tendant à assurer une certaine discipline professionnelle, telle qu'elle résulte de l'ordonnance du 3 juin 1959, est, on l'a vu, assez satisfaisante, elle pourrait néanmoins être complétée sur certains points, comme par exemple les exigences de sécurité des voitures, les devoirs des conducteurs à l'égard de la clientèle et l'obligation stricte de répondre à l'appel des bornes téléphoniques;

— d'importantes améliorations peuvent également être obtenues par un aménagement du régime de la journée de travail.

Peut-être la formule du fractionnement auquel il a déjà été fait allusion n'est-elle pas la meilleure pour une double raison. Sur le plan social, elle augmente encore la durée globale que les chauffeurs consacrent à leur travail; par ailleurs, on a constaté que, principalement en raison des difficultés de circulation, un certain nombre de chauffeurs évitent d'ores et déjà de circuler aux heures de pointes et, dans ces conditions, la possibilité de fractionner la journée de travail risquerait de jouer précisément contre la satisfaction des besoins aux heures de pointes.

La même objection peut être faite à une autre formule qui serait celle du pool mensuel des heures de sortie, permettant aux conducteurs, à l'intérieur d'un plafond préfixé, de choisir avec la plus grande liberté les journées et les heures de sortie.

Il semble en fait que la satisfaction des pointes quotidiennes ou annuelles puisse être facilitée par trois mesures :

- 1° Une nouvelle réglementation de la journée de travail, en particulier l'adoption pour les chauffeurs salariés des 5 journées de 12 heures;
- 2° La fixation autoritaire (qui pourrait être effectuée par la « section taxi » déjà mentionnée) des heures de sortie des taxis; ceux-ci pourraient être répartis à cet égard en quelques catégories avec le maximum de liberté et de souplesse compatible avec la satisfaction du service;
- 3° La possibilité plus largement offerte pour les grandes pointes annuelles de dérogations à la durée maximum du travail quotidien.

Les autorisations de doublage doivent être étendues sans limitation. L'objection parfois soulevée selon laquelle elles seraient peu utilisées et contribueraient ainsi de façon limitée à la solution des problèmes de pointes ne semble pas pouvoir être retenue, la liberté totale permettant précisément un ajustement naturel en fonction de l'intérêt effectif du doublage. Pour ne pas créer de distorsion entre les différentes catégories de conducteurs, il devrait être entendu que les artisans pourraient également bénéficier de la possibilité de doubler en employant à cet effet un chauffeur salarié.

Des emplacements de stationnement plus nombreux doivent également être réservés aux taxis, en particulier dans les quartiers centraux, d'autant qu'il n'est pas souhaitable pour des raisons de circulation d'autoriser la maraude. Leur rentabilité pour la collectivité est, sans conteste, beaucoup plus élevée que celle des emplacements de stationnement réservés aux automobiles particulières. Dans l'hypothèse où l'interdiction totale du stationnement privé dans le centre de Paris serait instaurée, cette question trouverait sa solution largement facilitée.

Enfin, il est souhaitable, sans que cette responsabilité doive nécessairement incomber à la puissance publique, que les essais de techniques nouvelles soient poursuivis ou engagés.

La formule des radio-taxis est digne d'attention et il ne semble pas que le problème de la police des longueurs d'onde puisse constituer un inconvénient dirimant.

En ce qui concerne les bornes d'appel téléphonique, leur efficacité serait très fortement augmentée par la création d'un central d'appel, ce central alertant lui-même la station proche du demandeur; il ne semble pas que cette création relève de la compétence des pouvoirs publics; il est préférable et plus logique que le central soit exploité par la corporation.

Des essais de taxis collectifs, en particulier pour améliorer la desserte des gares ou éventuellement sur quelques grands axes de l'agglomération, pourraient également être envisagés.

En ce qui concerne les gares enfin, indépendamment de la formule qui vient d'être mentionnée, des possibilités plus larges de stationnement pourraient être offertes aux taxis et des formules nouvelles développées telles que la location des taxis ou même le groupage des voyageurs dans le train.

C. Les conditions financières d'exploitation

Supprimer les distorsions artificielles.

Il est indispensable que disparaisse l'inégalité dans les conditions d'exploitation, introduite par la discrimination fiscale entre les artisans d'une part, les loueurs et les compagnies d'autre part, qui a été exposée au paragraphe précédent.

La création d'une taxe spécifique remplaçant les impôts indirects actuellement en vigueur et calculée de manière à assurer au budget le même rendement pourrait être envisagée.

Assouplir la tarification.

La liberté tarifaire totale semble devoir être écartée : la réglementation générale des prix rend nécessaire qu'un plafond soit maintenu. Les autorités responsables de l'ordre public craignent le retour d'une guerre des tarifs avec les incidents qui peuvent être ainsi causés sur la voie publique, comme il s'en était produit avant l'instauration de la réglementation en 1937; il n'est pas possible de laisser à la discussion entre le chauffeur et l'utilisateur le soin de déterminer le prix de chaque course, tandis que la coexistence d'un très grand nombre de tarifs dont la publicité serait d'ailleurs difficile à assurer se heurterait à une difficulté technique, du reste surmontable, relative aux compteurs.

Il ne semble pas souhaitable non plus de rechercher une baisse des tarifs en accordant aux taxis une ristourne sur l'essence. Cette ristourne introduirait des discriminations qui risqueraient de s'étendre à des activités voisines et équivaldrait à faire subventionner par l'ensemble de la nation les usagers, en nombre limité, de l'industrie du taxi.

Par contre une certaine liberté économique pourrait être réintroduite et permettre le retour à la concurrence par l'essai d'une taxation différenciée :

Soit obligatoire en fonction du modèle des voitures qui pourraient être réparties entre petites et grosses cylindrées;

Soit laissée au choix des intéressés, en fonction de leurs prix de revient respectifs, l'administration se bornant à offrir un choix entre plusieurs (3 par exemple) tarifs différents.

Dans la mesure enfin où il serait prouvé que l'augmentation du nombre des taxis, en fonction principalement de la satisfaction des besoins à Paris, aurait pour conséquence d'augmenter le coût social de l'utilisation du taxi en regard des autres moyens de transport, on pourrait envisager, ainsi qu'il a déjà été indiqué, de réduire la demande aux heures de pointe par l'introduction d'une tarification différenciée selon l'heure. L'avancement à 18 heures 30 du tarif de nuit permettrait par exemple de diminuer la pointe du soir, la plus importante.

Les mesures proposées ci-dessus sont susceptibles d'apporter une meilleure satisfaction de la demande à un moindre coût. Il ne faut néanmoins pas se dissimuler qu'une solution réellement satisfaisante du problème des taxis à Paris ne pourra être atteinte dans les conditions actuelles de circulation, tout en ayant conscience que le développement de l'industrie du taxi est lui-même susceptible d'apporter une contribution importante à ce problème de la circulation.

La présente étude s'est volontairement limitée aux questions soulevées par l'utilisation des taxis dans le contexte actuel et n'a que rarement dégagé des perspectives à plus long terme. Il serait souhaitable à cet égard qu'elle soit prolongée par les indications que pourraient apporter :

- une étude des marchés sur la demande actuelle et potentielle tendant à préciser quelle serait la quantité optimale de taxis dans l'agglomération parisienne;
- une étude de recherche opérationnelle sur les meilleures conditions d'utilisation du parc des taxis pour satisfaire aux pointes quotidiennes et annuelles;
- une étude des tarifications en fonction du prix de revient individuel et du coût social de l'utilisation des taxis.

A cet effet et si des moyens suffisants ne semblent pas disponibles à l'intérieur de l'administration, le recours à des organismes privés de recherche économique pourrait être envisagé.

PROJET

**Loi relative au transport particulier de personnes
par véhicules de moins de dix places
(axis, voitures de petite remise, voitures de grande remise,
véhicules motorisés à deux ou trois roues)**

Article 1^{er} : La présente loi a pour objectif de déterminer les conditions d'exercice des professions relatives au transport particulier de personnes par véhicules de moins de dix places, qu'il s'agisse des taxis, des voitures de petite remise, des voitures de grande remise ou des véhicules motorisés à deux ou trois roues.

L'ensemble de ces professions est désormais placé sous l'autorité du ministre chargé de l'intérieur.

Chapitre I : Les taxis

Article 2 : L'appellation de taxi s'applique à tout véhicule automobile de neuf places assises au plus, y compris celle du chauffeur, muni d'équipements spéciaux, dont le propriétaire ou l'exploitant est titulaire d'une autorisation de stationnement sur la voie publique en attente de clientèle, afin d'effectuer à la demande de celle-ci et à titre onéreux le transport particulier des personnes et de leurs bagages.

Article 3 : Les taxis doivent stationner en attente de clientèle dans leur commune de rattachement. Ils peuvent, toutefois, stationner dans les communes où ils ont fait l'objet d'une réservation préalable, dont les conducteurs devront apporter la preuve en cas de contrôle, ainsi que dans celles faisant partie d'un service commun de taxis comprenant leur commune.

Article 4 : Par dérogation aux articles 2 et 3, les conducteurs de taxis dont le véhicule n'est pas équipé d'une radio peuvent, s'il n'y a aucun client à la station où ils se trouvent, circuler sur la voie publique en quête de clientèle.

Article 5 : Peuvent seuls exercer l'activité de conducteur de taxi :

1° Les titulaires d'un certificat de capacité professionnelle délivré par le préfet ou, dans la zone des taxis parisiens, par le préfet de police ;

2° Après stage d'adaptation, les ressortissants des Etats membres de l'Union européenne ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen qui sont titulaires d'un certificat de capacité professionnelle délivré par l'autorité compétente d'un autre Etat membre où un tel certificat est exigé, ou qui peuvent faire état de l'exercice de la profession, dans un autre Etat membre où un tel certificat n'est pas exigé, pendant une durée minimale, variable selon les titres de formation qu'ils détiennent.

Article 6 : L'exercice de l'activité de conducteur de taxi nécessite d'être titulaire d'une carte professionnelle délivrée par le préfet.

Le préfet peut, en cas de violation par le conducteur de la réglementation applicable à la profession, lui donner un avertissement ou procéder au retrait temporaire ou définitif de sa carte professionnelle après avis d'une commission.

Les pouvoirs définis au présent article sont exercés par le préfet de police dans la zone des taxis parisiens.

Article 7 : Le fait d'effectuer à la demande et à titre onéreux le transport particulier de personnes et de bagages sans être titulaire d'une autorisation de stationnement sur la voie publique, ou d'exercer l'activité de conducteur de taxi sans être titulaire de la carte professionnelle en cours de validité, est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende.

Les personnes physiques coupables de l'infraction prévue au présent article encourent également les peines complémentaires suivantes :

1° La suspension, pour une durée de cinq ans au plus, du permis de conduire ;

2° L'immobilisation, pour une durée d'un an au plus, du véhicule qui a servi à commettre l'infraction ;

3° La confiscation du véhicule qui a servi à commettre l'infraction ;

4° L'interdiction, pour une durée de cinq ans au plus, d'entrer et de séjourner dans l'enceinte d'une ou plusieurs infrastructures aéroportuaires ou portuaires, d'une gare ferroviaire ou routière, ou de leurs dépendances, sans y avoir été préalablement autorisé par les autorités de police territorialement compétentes.

Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues à l'article 121-2 du code pénal, de l'infraction définie au présent article.

Les peines encourues par les personnes morales sont :

1° L'amende, suivant les modalités prévues par l'article 131-38 du code pénal ;

2° Les peines mentionnées aux 8° et 9° de l'article 131-39 du même code.

Article 8 : Les autorisations de stationnement sont attribuées à une personne physique ou à une personne morale. Elles sont délivrées par l'autorité administrative compétente après avis d'une commission.

Article 9 : A compter de la publication de la présente loi, l'autorité administrative compétente ne peut délivrer de nouvelles autorisations de stationnement qu'en se fondant sur les résultats d'un indice d'activité économique pertinent au plan local.

Un observatoire national composé des différents services de l'Etat compétents dans le recensement et l'analyse d'informations statistiques détermine, au moins deux fois par an, département par département, le niveau de cet indice.

Article 10 : Le titulaire d'une autorisation de stationnement a la faculté de présenter à titre onéreux un successeur à l'autorité administrative qui a délivré celle-ci.

Cette faculté est subordonnée à l'exploitation effective et continue de l'autorisation de stationnement pendant une durée de trois ans à compter de la date de sa délivrance. Toutefois, cette durée est de dix ans pour les titulaires d'autorisations de stationnement délivrées postérieurement à la date de publication de la présente loi.

Dans ce dernier cas, une fois la première mutation intervenue après exploitation de dix ans de l'autorisation de stationnement, la faculté de présenter à titre onéreux un successeur est constituée dans les conditions de droit commun après exploitation effective et continue de trois ans.

Article 11 : En cas de cessation d'activité totale ou partielle, de fusion avec une entreprise analogue ou de scission, les entreprises de taxis exploitant plusieurs autorisations, dont le ou les représentants légaux ne conduisent pas eux-mêmes un véhicule, sont admises à présenter à titre onéreux un ou plusieurs successeurs à l'autorité administrative compétente.

Cette faculté est subordonnée à l'exploitation effective et continue de chacune des autorisations de stationnement pendant une durée de trois ans à compter de la date de sa délivrance.

Sous réserve des dispositions du code de commerce relatives au redressement et à la liquidation judiciaires des entreprises, la même faculté est reconnue, en cas de redressement judiciaire, selon le cas, à l'entreprise détentrice ou à l'administrateur judiciaire ou, en cas de liquidation judiciaire, au mandataire liquidateur.

Article 12 : En cas d'incapacité définitive à l'exercice de la profession de conducteur de taxi, constatée selon les modalités fixées par décret, entraînant le retrait du permis de conduire les véhicules de toutes les catégories, les titulaires d'autorisations de stationnement peuvent présenter à titre onéreux un successeur sans condition de durée d'exploitation effective et continue.

Article 13 : En cas de décès du titulaire d'une autorisation de stationnement, ses ayants droit bénéficient de la faculté de présentation à titre onéreux d'un successeur pendant un délai d'un an à compter du décès.

Article 14 : Les transactions visées aux articles 10, 11, 12 et 13 de la présente loi sont répertoriées, avec mention de leur montant, dans un registre tenu par l'autorité administrative qui a délivré l'autorisation de stationnement concernée.

A cette occasion, le nouveau titulaire devra remettre à cette autorité les documents justificatifs de l'exploitation effective et continue, par son prédécesseur, de l'autorisation ainsi transmise. Ces transactions doivent être déclarées ou enregistrées dans un délai d'un mois à compter de la date de leur conclusion au service des impôts compétent.

Article 15 : La délivrance de nouvelles autorisations de stationnement par les autorités administratives compétentes n'ouvre pas droit à indemnité au profit des titulaires d'autorisations délivrées antérieurement à la publication de la présente loi.

Les nouvelles autorisations de stationnement sont délivrées en fonction de listes d'attente rendues publiques.

Article 16 : L'autorité administrative compétente pour délivrer l'autorisation de stationnement peut, lorsque celle-ci n'est pas exploitée de façon effective et continue, ou en cas de

violation grave ou répétée par son titulaire de son contenu ou de la réglementation applicable à la profession, lui donner un avertissement ou procéder au retrait temporaire ou définitif de son autorisation de stationnement après avis d'une commission.

Article 17 : Les dispositions de la présente loi ne font pas obstacle à l'exercice par les autorités administratives compétentes des pouvoirs qu'elles détiennent, dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité de la circulation sur les voies publiques, en matière d'autorisation de stationnement.

Article 18 : Les modalités d'application du présent chapitre sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Chapitre II : Les voitures de petite remise

Article 19 : Les voitures de petite remise sont des véhicules automobiles mis avec chauffeur à la disposition du public pour effectuer, à la demande de celui-ci et à titre onéreux, suivant des conditions fixées à l'avance entre les parties, le transport particulier des personnes et de leurs bagages.

Elles comportent, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum.

Article 20 : Les voitures de petite remise ne peuvent ni stationner, ni circuler sur la voie publique en quête de clients si elles n'ont pas fait l'objet d'une location préalable au siège de l'entreprise.

Elles ne peuvent pas porter de signe distinctif de caractère commercial visible de l'extérieur concernant leur activité de petite remise.

Elles ne peuvent être équipées ni d'un compteur horo-kilométrique dit taximètre, ni d'une radio. Toutefois, dans les communes rurales où il n'existe pas de taxi, une radio est tolérée pour les véhicules utilisés, à titre accessoire, comme voitures de petite remise.

Article 21 : L'exploitation de voitures de petite remise est soumise à autorisation délivrée par le préfet ou, à Paris, par le préfet de police après avis d'une commission.

Cette autorisation, qui est incessible, ne peut, en outre, être accordée qu'après avis conforme du maire ou de l'autorité investie du pouvoir de police municipale dans les communes dans lesquelles une ou plusieurs autorisations d'exploitation de taxi ont été délivrées et sont effectivement utilisées.

Article 22 : Le préfet, saisi du procès-verbal constatant une infraction au 1^{er} alinéa de l'article 20, peut suspendre à titre temporaire ou définitif l'autorisation d'exploiter une voiture de petite remise après avis d'une commission. Il peut aussi ordonner la mise en fourrière, aux frais de son propriétaire, de toute voiture de petite remise irrégulièrement exploitée jusqu'à décision de la juridiction saisie.

Toute personne qui exploite une voiture de petite remise sans autorisation préfectorale ou malgré la suspension de cette autorisation est punie d'une amende de 4 500 euros.

Le tribunal peut, en cas de récidive, ordonner en outre la saisie et la confiscation de la voiture de petite remise exploitée en infraction aux articles 19, 20 et 21.

Article 23 : Les propriétaires de voitures de petite remise régulièrement déclarées et effectivement exploitées à la date de publication de la présente loi peuvent, à titre incessible, continuer leur exploitation.

Article 24 : Les modalités d'application du présent chapitre sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Chapitre III : Les voitures de grande remise

Article 25 : Les voitures de grande remise sont des voitures de luxe mises par des entreprises de grande remise à la disposition de leur clientèle. Elles sont conduites par le propriétaire ou son préposé, suivant des conditions fixées à l'avance entre les parties.

Elles comportent, outre le siège du conducteur, cinq places assises au moins et sept au plus.

Article 26 : Les voitures de grande remise ne peuvent ni stationner, ni circuler sur la voie publique en quête de clients si elles n'ont pas fait l'objet d'une location préalable au siège de l'entreprise. Elles ne peuvent pas être louées à la place.

Elles ne peuvent être équipées ni d'un compteur horo-kilométrique dit taximètre, ni d'une radio.

Article 27 : L'aptitude à l'exercice de la profession est constatée par la remise d'une licence d'entrepreneur de grande remise par le préfet du département du siège de l'exploitation ou, à Paris, par le préfet de police après avis d'une commission.

Article 28 : Le préfet, saisi du procès-verbal constatant une infraction au 1^{er} alinéa de l'article 26, peut suspendre à titre temporaire ou définitif la licence d'entrepreneur de grande remise après avis d'une commission. Il peut aussi ordonner la mise en fourrière, aux frais de son propriétaire, de toute voiture de grande remise irrégulièrement exploitée jusqu'à décision de la juridiction saisie.

Toute personne qui exploite une voiture de grande remise sans licence préfectorale ou malgré la suspension de cette licence est punie d'une amende de 4 500 euros.

Le tribunal peut, en cas de récidive, ordonner en outre la saisie et la confiscation de la voiture de grande remise exploitée en infraction aux articles 25, 26 et 27.

Article 29 : En cas de cessation d'activité totale ou partielle, de fusion avec une entreprise analogue ou de scission, les entreprises de grande remise concernées doivent en aviser dans le délai d'un mois le préfet territorialement compétent ou, à Paris, le préfet de police, afin, dans le cas d'une cessation d'activité totale, de lui restituer la licence et, dans les autres cas, d'obtenir une nouvelle licence dans les conditions fixées à l'article 27.

Article 30 : Les entreprises de grande remise régulièrement déclarées et effectivement exploitées à la date de publication de la présente loi peuvent continuer leur exploitation.

Article 31 : Les modalités d'application du présent chapitre sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Chapitre IV : Les véhicules motorisés à deux ou trois roues

Article 32 : Les véhicules motorisés à deux ou trois roues peuvent être mis avec chauffeur à la disposition du public pour effectuer, à la demande de celui-ci et à titre onéreux, suivant des conditions fixées à l'avance entre les parties, le transport particulier des personnes et de leurs bagages.

Ces véhicules comportent, outre le siège du conducteur, une place assise.

Article 33 : Les véhicules motorisés à deux ou trois roues ne peuvent ni stationner, ni circuler sur la voie publique en quête de clients s'ils n'ont pas fait l'objet d'une location préalable au siège de l'entreprise.

Ils ne peuvent pas porter de signe distinctif de caractère commercial visible de l'extérieur concernant leur activité.

Ils ne peuvent être équipés ni d'un compteur horo-kilométrique dit taximètre, ni d'une radio.

Article 34 : L'exploitation de véhicules motorisés à deux ou trois roues est soumise à autorisation délivrée par le préfet du département du siège de l'exploitation ou, à Paris, par le préfet de police, après avis d'une commission.

Article 35 : Le préfet, saisi du procès-verbal constatant une infraction au 1^{er} alinéa de l'article 33, peut suspendre à titre temporaire ou définitif l'autorisation d'exploiter un véhicule motorisé à deux ou trois roues après avis d'une commission. Il peut aussi ordonner la mise en fourrière, aux frais de son propriétaire, de tout véhicule motorisé à deux ou trois roues irrégulièrement exploité jusqu'à décision de la juridiction saisie.

Toute personne qui exploite un véhicule motorisé à deux ou trois sans autorisation préfectorale ou malgré la suspension de cette autorisation est punie d'une amende de 4 500 euros.

Le tribunal peut, en cas de récidive, ordonner en outre la saisie et la confiscation du véhicule motorisé à deux ou trois roues exploité en infraction aux articles 32, 33 et 34.

Article 36 : En cas de cessation d'activité totale ou partielle, de fusion avec une entreprise analogue ou de scission, les entreprises concernées doivent en aviser dans le délai d'un mois le préfet territorialement compétent ou, à Paris, le préfet de police, afin, dans le cas d'une cessation d'activité totale, de lui restituer l'autorisation et, dans les autres cas, d'obtenir une nouvelle autorisation dans les conditions fixées à l'article 34.

Article 37 : Les propriétaires de véhicules motorisés à deux ou trois roues exploités pour le transport particulier de personnes et de leurs bagages à la date de publication de la présente loi doivent, dans un délai de trois mois à compter de cette date, se mettre en règle avec les dispositions des articles 32, 33 et 34.

Article 38 : Les modalités d'application du présent chapitre sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

ERRATUM

Cette page remplace la page 7de l'annexe n° 5 du rapport intitulée

**Loi relative au transport particulier de personnes
par véhicules de moins de dix places
(axis, voitures de petite remise, voitures de grande remise,
véhicules motorisés à deux ou trois roues)**

* * * * *

Chapitre V : Dispositions diverses

Article 39 : L'article L. 129-1 du code du travail est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Par dérogation au précédent alinéa et dans des conditions fixées par décret, l'agrément peut également être délivré par l'Etat aux entreprises qui emploient habituellement moins de vingt salariés ainsi qu'aux entreprises individuelles qui ne se consacrent pas exclusivement à l'activité pour laquelle l'agrément est demandé. »

Article 40 : Le troisième alinéa de l'article 36 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée portant loi d'orientation des transports intérieurs est remplacé par un alinéa ainsi rédigé :

« La licence de transport intérieur est délivrée aux entreprises inscrites au registre mentionné aux articles 7 et 8 de la présente loi et qui n'ont pas l'obligation de détenir une licence communautaire. Cette licence est exigée de toute entreprise de transport routier de marchandises ou de location de véhicules industriels avec conducteur disposant d'un ou plusieurs véhicules motorisés. Elle est également exigée de toute entreprise de transport routier public de personnes disposant d'un ou plusieurs véhicules automobiles d'au moins deux essieux. Elle est établie au nom de l'entreprise et incessible. L'entreprise reçoit des copies certifiées conformes de sa licence de transport intérieur en nombre égal à celui des véhicules qu'elle détient. »

Chapitre VI : Textes abrogés

Article 41 : Sont abrogés :

1°) la loi n° 77-6 du 3 janvier 1977 relative à l'exploitation des voitures dites de petite remise ;

2°) la loi n° 95-66 du 20 janvier 1995 modifiée relative à l'accès à l'activité de conducteur et à la profession d'exploitant de taxi ;

3°) les articles L. 231-1, L. 231-2, L. 231-3 et L. 231-4 du code du tourisme.

Chapitre V : Dispositions diverses

Article 39 : L'article L. 129-1 du code du travail est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Par dérogation au précédent alinéa et dans des conditions fixées par décret, l'agrément peut également être délivré par l'Etat aux entreprises qui emploient habituellement moins de vingt salariés ainsi qu'aux entreprises individuelles qui ne se consacrent pas exclusivement à l'activité pour laquelle l'agrément est demandé. »

Article 40 : Au troisième alinéa de l'article 36 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée portant loi d'orientation des transports intérieurs les termes « véhicules motorisés » sont remplacés par « véhicules automobiles d'au moins deux essieux ».

Chapitre VI : Textes abrogés

Article 41 : Sont abrogés :

1°) la loi n° 77-6 du 3 janvier 1977 relative à l'exploitation des voitures dites de petite remise ;

2°) la loi n° 95-66 du 20 janvier 1995 modifiée relative à l'accès à l'activité de conducteur et à la profession d'exploitant de taxi ;

3°) les articles L. 231-1, L. 231-2, L. 231-3 et L. 231-4 du code du tourisme.

PROJET

Décret
portant application de la loi n° 2008- du 2008
relative au transport particulier de personnes
par véhicules de moins de dix places
(axis, voitures de petite remise, voitures de grande remise,
véhicules motorisés à deux ou trois roues)

Le Premier ministre,

Vu le rapport du ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de la route ;

Vu le code du tourisme ;

Vu la loi du 13 mars 1937, modifiée par le décret n° 61-1207 du 2 novembre 1961, ayant pour objet l'organisation de l'industrie du taxi ;

Vu la loi n° 82-1091 du 23 décembre 1982 modifiée relative à la formation professionnelle des artisans ;

Vu la loi n° 2008- du relative au transport particulier de personnes par véhicules de moins de dix places (axis, voitures de petite remise, voitures de grande remise, véhicules motorisés à deux ou trois roues) ;

Vu le décret n° 78-363 du 13 mars 1978 modifié réglementant la catégorie d'instruments de mesure taximètres ;

Vu le décret n° 83-517 du 24 juin 1983 modifié fixant les conditions d'application de la loi n° 82-1091 du 23 décembre 1982 relative à la formation professionnelle des artisans ;

Vu le décret n° 2001-387 du 3 mai 2001 modifié relatif au contrôle des instruments de mesure ;

Vu le décret n° 2006-447 du 12 avril 2006 relatif à la mise sur le marché et à la mise en service de certains instruments de mesure ;

Le Conseil d'Etat (section de l'intérieur) entendu,

Chapitre I : Les taxis

Article 1^{er} : Les équipements spéciaux prévus à l'article 2 de la loi n° 2008- du relative au transport particulier de personnes par véhicules de moins de dix places (axis, voitures de petite remise, voitures de grande remise, véhicules motorisés à deux ou trois roues) et susvisée dont doivent être équipés les véhicules pour bénéficier de l'appellation taxi sont les suivants :

1° Un compteur horo-kilométrique dit taximètre conforme aux prescriptions du décret du n° 2006-447 du 12 avril 2006 susvisé ; ce taximètre, dont la mémoire doit être bloquée, est relié à une imprimante afin, d'une part, d'éditer systématiquement une facture destinée à chaque client et, d'autre part, de pouvoir éditer un bulletin quotidien d'activité du véhicule ;

2° Un dispositif extérieur lumineux portant la mention « taxi » ;

3° L'indication, sous forme d'une plaque scellée au véhicule, visible de l'extérieur, de la commune ou de l'ensemble des communes de rattachement ainsi que le numéro de l'autorisation de stationnement ;

4° Un appareil horodateur homologué, fixé au véhicule et visible de l'extérieur, faisant apparaître les heures de début et de fin de service du conducteur, lorsqu'une durée maximale d'utilisation du taxi est prescrite.

Les caractéristiques des équipements mentionnés aux 1°, 2° et 4° sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'industrie. Celles de l'équipement cité au 3° sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'intérieur.

Article 2 : Le certificat de capacité professionnelle mentionné au 1° de l'article 5 de la loi n° 2008- du susvisée est délivré par le préfet ou, dans la zone des taxis parisiens telle que définie par l'arrêté du 10 novembre 1972 modifié sur l'organisation du taxi dans la région parisienne, par le préfet de police.

Article 3 : La délivrance du certificat de capacité professionnelle est subordonnée à la réussite à un examen dont le programme, les modalités de son déroulement et les conditions d'admission sont fixés par arrêté des ministres chargés de l'intérieur et de l'artisanat.

A l'occasion de l'inscription à l'examen, il est perçu un droit dont le montant et les modalités de perception sont fixés par arrêté des ministres chargés de l'intérieur et du budget.

Article 4 : Le préfet fixe le nombre annuel de sessions d'examen.

Un jury, présidé par le préfet ou son représentant, choisit les sujets proposés aux différentes épreuves et fixe la liste des candidats admis à se présenter et celle des reçus. Il est composé du préfet ou de son représentant, de deux fonctionnaires choisis par le préfet dans les services déconcentrés de l'Etat, d'un représentant des chambres de métiers et de l'artisanat et d'un représentant des chambres de commerce et d'industrie du département, choisis par le préfet.

Les fonctions d'examineur et de formateur sont incompatibles.

Les pouvoirs définis au présent article sont exercés par le préfet de police dans la zone des taxis parisiens.

Article 5 : Pour l'application du 2° de l'article 5 de la loi n° 2008- du susvisée, la durée d'exercice minimal de la profession requise pour les ressortissants des autres Etats membres de l'Union européenne ou des Etats parties à l'accord sur l'Espace économique européen où un certificat de capacité professionnelle n'est pas exigé est de deux années consécutives à plein temps ou l'équivalent à temps partiel au cours des dix dernières années.

L'aptitude requise en vertu de la même disposition de ladite loi est constatée par l'autorité compétente pour délivrer le certificat de capacité professionnelle mentionné à l'article 3 du présent décret lorsque l'intéressé a suivi un stage d'adaptation défini par arrêté des ministres chargés de l'intérieur et de l'artisanat.

Article 6 : Nul ne peut exercer la profession de conducteur de taxi lorsqu'il a fait l'objet d'une condamnation définitive mentionnée au bulletin n° 2 du casier judiciaire pour l'un des délits définis aux articles L. 221-2, L. 223-5, L. 224-16, L. 224-17, L. 224-18, L. 233-1, L. 233-1-1,

L. 233-2, L. 234-1, L. 234-2, L. 234-8, L. 234-12, L. 234-13, L. L. 317-2, L. 317-3, L. 317-4, L. 317-4-1 du code de la route ou d'une condamnation à une peine d'au moins six mois fermes d'emprisonnement pour vol, escroquerie, abus de confiance, outrage public à la pudeur, infraction à la législation en matière de stupéfiants ou pour atteinte volontaire à l'intégrité de la personne.

Article 7 : Tout candidat à l'exercice de l'activité de conducteur de taxi qui remplit les conditions prévues par l'article 5 de la loi n° 2008- du susvisée et par l'article 6 du présent décret reçoit de l'autorité compétente pour délivrer le certificat de capacité professionnelle une carte professionnelle qui précise le ou les départements dans lesquels il peut exercer sa profession.

Lorsque le conducteur utilise son véhicule à titre professionnel, la carte doit être apposée sur la vitre avant du véhicule et être visible de l'extérieur. Toutefois, si un dispositif électronique le prévoit, elle peut être insérée sous forme de carte à mémoire dans le taximètre.

Lorsqu'il cesse son activité, le titulaire de la carte professionnelle doit restituer celle-ci à l'autorité qui l'a délivrée.

Article 8 : Le retrait temporaire de la carte professionnelle mentionné au deuxième alinéa de l'article 6 de la loi n° 2008- du susvisée ne peut excéder six mois.

Le retrait temporaire de l'autorisation de stationnement mentionné à l'article 16 de la loi n° 2008- du susvisée ne peut excéder six mois.

Article 9 : L'exploitation d'une école de formation en vue de la préparation du certificat de capacité professionnelle des conducteurs de taxi est subordonnée à un agrément délivré par le préfet ou, dans la zone des taxis parisiens, par le préfet de police.

Cet agrément est octroyé à une personne physique ou morale.

Un arrêté des ministres chargés de l'intérieur et de l'artisanat définit les conditions d'agrément ainsi que les clauses qui doivent figurer dans le règlement intérieur de l'établissement, les règles minimales concernant les locaux et le matériel utilisés dans le cadre de l'enseignement, et notamment les prescriptions concernant les véhicules utilisés ainsi que l'information qui doit être impérativement fournie aux élèves.

Les agréments peuvent être retirés de façon temporaire ou définitive par l'autorité qui les a délivrés dans les conditions précisées par l'arrêté visé à l'alinéa précédent. Le retrait temporaire ne peut excéder six mois.

Article 10 : Les taxis sont soumis à un contrôle technique au plus tard un an après la date de leur première mise en circulation ou préalablement à leur changement d'affectation s'il s'agit de véhicules affectés à ces usages plus d'un an après la date de leur première mise en circulation. Cette visite technique doit ensuite être renouvelée tous les ans.

Une attestation de visite est établie pour chaque voiture lors de chaque contrôle technique. Elle est présentée à toute réquisition.

Ce contrôle technique doit être effectué auprès des centres agréés à cet effet par l'autorité administrative compétente.

Article 11 : Les conducteurs de taxi sont astreints à une visite médicale périodique dans les conditions prévues par le code de la route.

Article 12 : Après avis de la commission prévue à l'article 8 de la loi n° 2008- du susvisée, le maire fixe, s'il y a lieu, le nombre de taxis admis à être exploités dans la commune, attribue les autorisations de stationnement et délimite les zones de prise en charge.

Conformément à l'article 9 de la loi n° 2008- du susvisée, le maire doit fonder sa décision sur les résultats de l'indice d'activité économique pertinent au plan local, qu'il aura pris soin d'obtenir préalablement auprès de l'observatoire national mentionné au même article. La composition et le fonctionnement dudit observatoire font l'objet d'un arrêté des ministres chargés de l'intérieur et des finances.

Les pouvoirs définis au présent article sont exercés par le préfet de police dans la zone des taxis parisiens.

Article 13 : Une même personne peut être titulaire de plusieurs autorisations de stationnement.

Le titulaire d'une ou plusieurs autorisations de stationnement doit assurer l'exploitation effective et continue du ou des taxis personnellement ou avec son conjoint, ou avoir recours à des salariés. Après en avoir fait la déclaration à l'autorité compétente pour délivrer les autorisations de stationnement, il peut également assurer cette exploitation en consentant la location du taxi à un conducteur de taxi. Dans ce cas, le titulaire de l'autorisation tient un registre contenant les informations relatives à l'état civil du locataire et son numéro de carte professionnelle. Ce registre est communiqué à tout moment sur leur demande aux agents des services chargés des contrôles.

L'autorité compétente pour délivrer les autorisations de stationnement doit, dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité de la circulation sur les voies publiques, subordonner la délivrance d'une autorisation sollicitée en vue de l'exploitation d'un taxi par location à la présentation par le demandeur d'un contrat de louage de chose conforme à un contrat type. Un arrêté des ministres chargés de l'intérieur, du travail et de l'artisanat définit le modèle de ce contrat type.

Article 14 : Le registre des transactions auxquelles donne lieu l'exercice de la faculté des titulaires des autorisations de stationnement de présenter à titre onéreux un successeur, mentionné au premier alinéa de l'article 14 de la loi n° 2008- du susvisée, contient, outre le montant des transactions, les noms, raisons sociales et numéros d'inscription aux registres des métiers ou du commerce du titulaire de l'autorisation et du successeur présenté. Ce registre est public.

Les documents justificatifs de l'exploitation effective et continue de l'autorisation de stationnement prévus au deuxième alinéa du même article de ladite loi sont les suivants :

1° Copie des déclarations de revenus et des avis d'imposition pour la période concernée ;

2° Carte professionnelle validée pour cinq ans lorsque le titulaire de l'autorisation qui exploite celle-ci personnellement est âgé de moins de soixante ans, pour deux ans s'il a entre soixante et soixante-seize ans, ou document justificatif d'une exploitation par un salarié ou un locataire.

Article 15 : Les listes d'attente en vue de la délivrance de nouvelles autorisations de stationnement, mentionnées à l'article 15 de la loi n° 2008- du
susvisée, sont établies par l'autorité compétente pour délivrer les autorisations. Elles mentionnent la date à laquelle chaque demande a été déposée et le numéro d'enregistrement de la demande.

Pour pouvoir être inscrit sur une liste d'attente, il faut résider ou avoir le siège de sa société dans le ressort de la commune ayant établi ladite liste. S'agissant de la liste d'attente établie par la préfecture de police, il faut que le demandeur réside ou que le siège de la société concernée soit implanté dans la zone des taxis parisiens.

Les demandes sont valables un an. Celles qui ne sont pas renouvelées au moins trois mois avant l'échéance cessent de figurer sur les listes ou sont regardées comme des demandes nouvelles.

Les nouvelles autorisations sont attribuées dans l'ordre chronologique d'enregistrement des demandes.

Article 16 : Les nouvelles autorisations de stationnement sont délivrées par l'autorité administrative compétente aux conducteurs de taxi salariés ou locataires inscrits sur la liste d'attente qui ne sont pas déjà titulaires d'une ou plusieurs autorisations de stationnement.

Lorsque dans une commune ou dans la zone des taxis parisiens, il existe une ou plusieurs sociétés de location de taxis, quelle que soit sa forme juridique, dont le responsable est inscrit sur ladite liste, l'autorité administrative compétente doit réserver trente pour cent des nouvelles autorisations de stationnement à la ou aux sociétés dont le dirigeant est inscrit sur cette liste.

Article 17 : S'agissant de la zone des taxis parisiens, afin de faire face aux difficultés engendrées par l'absence de taxis à certaines heures, le préfet de police est tenu de délivrer les nouvelles autorisations de stationnement en les assortissant de contraintes horaires d'exploitation.

La moitié des nouvelles autorisations de stationnement doit être assortie d'une obligation pour leurs titulaires de commencer leur service entre cinq heures et six heures y compris le dimanche. L'autre moitié de ces autorisations doit être assortie d'une obligation pour leurs titulaires de commencer leur service après quinze heures et avant dix sept heures y compris le samedi.

Ces contraintes horaires ne doivent être imposées au titulaire de chacune des nouvelles autorisations de stationnement que pendant une durée de cinq ans à l'issue de laquelle il l'exploitera comme il l'entend dans le respect, néanmoins, de la réglementation du temps de travail en vigueur dans la zone des taxis parisiens.

Article 18 : Dans la zone des taxis parisiens, s'agissant des artisans et des locataires, la durée maximale d'utilisation du taxi est fixée à onze heures pour une sortie journalière. Cette durée maximale est de dix heures en ce qui concerne les salariés.

Pendant cette sortie journalière, la durée maximale d'utilisation du taxi peut être interrompue par deux coupures dont la durée totale ne peut excéder trois heures, la coupure minimum étant de trente minutes.

Article 19 : Dans la zone des taxis parisiens, les autorisations de stationnement ne permettent qu'une seule sortie journalière des taxis.

Toutefois, par dérogation à l'alinéa précédent, dans cette zone, les titulaires d'autorisations de stationnement peuvent, s'ils le souhaitent, après avis de la commission mentionnée à l'article 12, exploiter leur véhicule au moyen de deux sorties journalières.

Les modalités d'exercice de cette faculté font l'objet d'un arrêté du ministre chargé de l'intérieur.

Article 20 : Le préfet ou, dans la zone des taxis parisiens, le préfet de police constate l'inaptitude physique d'un conducteur de taxi titulaire d'une autorisation de stationnement souhaitant présenter à titre onéreux un successeur, au vu de l'avis médical émis dans les conditions prévues prévues au II de l'article R. 221-11 du code de la route.

Chapitre II : Les voitures de petite remise

Article 21 : Pour l'application du troisième alinéa de l'article 20 de la loi n° 2008- du susvisée, la commune rurale est définie comme étant une commune de moins de deux mille habitants agglomérés au chef-lieu.

Article 22 : Les voitures de petite remise ne peuvent être louées à la place.

Article 23 : La location d'une voiture de petite remise donne lieu à l'inscription sur un registre ou à l'établissement d'un bon de commande. Doivent y figurer la date et l'heure de la commande ainsi que le transport à effectuer et son prix. Ce registre ou ce bon de commande doit être présenté à toute réquisition des agents de l'autorité.

Chaque voiture doit comporter un carnet de bord sur lequel le conducteur porte avant le départ mention de la commande qu'il exécute. Un arrêté du ministre chargé de l'intérieur définit les caractéristiques et les conditions d'utilisation de ce carnet de bord.

Article 24 : Les voitures de petite remise sont équipées de deux plaques distinctives conformes au modèle fixé par arrêté du ministre chargé de l'intérieur. Ces plaques comportent notamment l'indication de la commune de rattachement.

Article 25 : Les voitures de petite remise sont soumises à un contrôle technique au plus tard un an après la date de leur première mise en circulation ou préalablement à leur changement d'affectation s'il s'agit de véhicules affectés à ces usages plus d'un an après la date de leur première mise en circulation. Cette visite technique doit ensuite être renouvelée tous les ans.

Une attestation de visite est établie pour chaque voiture lors de chaque contrôle technique. Elle est présentée à toute réquisition.

Ce contrôle technique doit être effectué auprès des centres agréés à cet effet par l'autorité administrative compétente.

Article 26 : Les conducteurs de voitures de petite remise sont astreints à une visite médicale périodique dans les conditions prévues par le code de la route.

Article 27 : L'autorisation d'exploitation de voitures de petite remise prévue à l'article 21 de la loi n° 2008- du susvisée est personnelle. Elle ne peut être ni prêtée ni louée.

Article 28 : La suspension temporaire de l'autorisation d'exploiter une voiture de petite remise mentionnée au premier alinéa de l'article 22 de la loi n° 2008- du susvisée ne peut excéder six mois.

Article 29 : Nul ne peut obtenir l'autorisation d'exploiter une ou plusieurs voitures de petite remise lorsqu'il a fait l'objet d'une condamnation définitive mentionnée au bulletin n° 2 du casier judiciaire pour l'un des délits définis aux articles L. 221-2, L. 223-5, L. 224-16, L. 224-17, L. 224-18, L. 233-1, L. 233-1-1, L. 233-2, L. 234-1, L. 234-2, L. 234-8, L. 234-12, L. 234-13, L. L. 317-2, L. 317-3, L. 317-4, L. 317-4-1 du code de la route ou d'une condamnation à une peine d'au moins six mois fermes d'emprisonnement pour vol, escroquerie, abus de confiance, outrage public à la pudeur, infraction à la législation en matière de stupéfiants ou pour atteinte volontaire à l'intégrité de la personne.

Article 30 : Les mêmes conditions de moralité que celles figurant à l'article précédent s'appliquent au personnel chargé de conduire les voitures de petite remise.

Article 31 : Les modalités de délivrance des autorisations d'exploitation des voitures de petite remise font l'objet d'un arrêté du ministre chargé de l'intérieur.

Chapitre III : Les voitures de grande remise

Article 32 : Le représentant légal de l'entreprise, ou à défaut le directeur de l'activité de grande remise, doit être titulaire du certificat d'aptitude à la profession d'entrepreneur de grande remise délivré par le préfet.

Article 33 : La voiture de grande remise ayant fait l'objet d'une location doit être conduite par un chauffeur muni d'un certificat délivré par le préfet.

Article 34 : La suspension temporaire de la licence mentionnée à l'article 28 de la loi n° 2008- du susvisée ne peut excéder six mois.

Article 35 : Les voitures de grande remise doivent être d'un type récent et offrir aux passagers les conditions de confort et les aménagements intérieurs correspondant aux besoins de la clientèle.

Elles doivent être munies d'une plaque distinctive délivrée par le préfet.

Article 36 : Les voitures de grande remise sont soumises à un contrôle technique au plus tard un an après la date de leur première mise en circulation ou préalablement à leur changement d'affectation s'il s'agit de véhicules affectés à ces usages plus d'un an après la date de leur première mise en circulation. Cette visite technique doit ensuite être renouvelée tous les ans.

Une attestation de visite est établie pour chaque voiture lors de chaque contrôle technique. Elle est présentée à toute réquisition.

Ce contrôle technique doit être effectué auprès des centres agréés à cet effet par l'autorité administrative compétente.

Article 37 : Les conducteurs de voitures de grande remise sont astreints à une visite médicale périodique dans les conditions prévues par le code de la route.

Article 38 : Nul ne peut obtenir une licence d'entrepreneur de grande remise lorsqu'il a fait l'objet d'une condamnation définitive mentionnée au bulletin n° 2 du casier judiciaire pour l'un des délits définis aux articles L. 221-2, L. 223-5, L. 224-16, L. 224-17, L. 224-18, L. 233-1, L. 233-1-1, L. 233-2, L. 234-1, L. 234-2, L. 234-8, L. 234-12, L. 234-13, L. L. 317-2, L. 317-3, L. 317-4, L. 317-4-1 du code de la route ou d'une condamnation à une peine d'au moins six mois fermes d'emprisonnement pour vol, escroquerie, abus de confiance, outrage public à la pudeur, infraction à la législation en matière de stupéfiants ou pour atteinte volontaire à l'intégrité de la personne.

Article 39 : Les mêmes conditions de moralité que celles figurant à l'article précédent s'appliquent au personnel chargé de conduire les voitures de grande remise.

Article 40 : Un arrêté du ministre chargé de l'intérieur et du ministre chargé des transports fixe les conditions d'application du présent chapitre.

Une liste des types de voitures admises en grande remise lui est annexée.

Chapitre IV : Les véhicules motorisés à deux ou trois roues

Article 41 : La suspension temporaire de l'autorisation mentionnée à l'article 35 de la loi n° 2008- du susvisée ne peut excéder six mois.

Article 42 : Les véhicules motorisés à deux ou trois roues sont soumis à un contrôle technique au plus tard un an après la date de leur première mise en circulation ou préalablement à leur changement d'affectation s'il s'agit de véhicules affectés à ces usages plus d'un an après la date de leur première mise en circulation. Cette visite technique doit ensuite être renouvelée tous les ans.

Une attestation de visite est établie pour chaque voiture lors de chaque contrôle technique. Elle est présentée à toute réquisition.

Ce contrôle technique doit être effectué auprès des centres agréés à cet effet par l'autorité administrative compétente.

Article 43 : Les conducteurs véhicules motorisés à deux ou trois roues sont astreints à une visite médicale périodique dans les conditions prévues par le code de la route.

Article 44 : Nul ne peut obtenir l'autorisation d'exploiter un ou plusieurs véhicule motorisé à deux ou trois roues lorsqu'il a fait l'objet d'une condamnation définitive mentionnée au bulletin n° 2 du casier judiciaire pour l'un des délits définis aux articles L. 221-2, L. 223-5, L. 224-16, L. 224-17, L. 224-18, L. 233-1, L. 233-1-1, L. 233-2, L. 234-1, L. 234-2, L. 234-8, L. 234-12, L. 234-13, L. L. 317-2, L. 317-3, L. 317-4, L. 317-4-1 du code de la route ou d'une condamnation à une peine d'au moins six mois fermes d'emprisonnement pour vol, escroquerie, abus de confiance, outrage public à la pudeur, infraction à la législation en matière de stupéfiants ou pour atteinte volontaire à l'intégrité de la personne.

Article 45 : Les mêmes conditions de moralité que celles figurant à l'article précédent s'appliquent au personnel chargé de conduire les véhicules motorisé à deux ou trois roues.

Article 46 : Un arrêté du ministre chargé de l'intérieur et du ministre chargé des transports fixe les conditions d'application du présent chapitre.

Une liste des types de véhicules motorisés à deux ou trois roues pouvant procéder au transport de personnes à titre onéreux lui est annexée.

Chapitre V : Dispositions diverses

Article 47 : Un décret définit les pouvoirs, la composition et le fonctionnement de la commission mentionnée aux articles 6, 8, 16, 21, 22, 27, 28, 34 et 35 de la loi n° 2008- du susvisée.

Article 48 : A l'article 1^{er} du décret n° 83-517 du 24 juin 1983 modifié susvisé il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Les chauffeurs de taxi désirant devenir artisans sont dispensés de ce stage puisqu'ils ont bénéficié d'une formation à la gestion d'un niveau au moins égal à celui dudit stage lors de la formation qu'ils ont suivie en vue de l'examen du certificat de capacité professionnelle de conducteur de taxi. »

Article 49 : Le 1° du III de l'article R. 221-10 du code de la route est remplacé par les dispositions suivantes :

« 1° Des taxis, des voitures de petite remise et des voitures de grande remise ; »

Article 50 : Il est ajouté à l'article R. 221-10 du code de la route un IV ainsi rédigé :

« IV. – La catégorie A du permis de conduire ne permet la conduite des véhicules motorisés à deux ou trois roues servant au transport particulier de personnes à titre onéreux que si le conducteur est en possession d'une attestation délivrée par le préfet après vérification médicale de l'aptitude physique. »

Article 51 : Au 2° du I de l'article R. 221-11 du code de la route les termes « Dans les cas prévus aux II et III de l'article R. 221-10 » sont remplacés par les termes « Dans les cas prévus aux II, III et IV de l'article R. 221-10 ».

Chapitre VI : Textes abrogés

Article 52 : Sont abrogés :

1°) le décret n° 55-961 du 15 juillet 1955 relatif à l'exploitation des entreprises de remise et de tourisme ;

2°) le décret n° 73-225 du 2 mars 1973 modifié relatif à l'exploitation des taxis et voitures de petite remise ;

3°) le décret n° 77-1308 du 29 novembre 1977 portant application de la loi n° 77-6 du 3 janvier 1977 relative à l'exploitation des voitures dites de petite remise ;

4°) le décret n° 95-935 du 17 août 1995 modifié portant application de la loi n° 95-66 du 20 janvier 1995 modifiée relative à l'accès à l'activité de conducteur et à la profession d'exploitant de taxi ;

5°) les articles R. 231-1, R. 231-2, R. 231-3, R. 231-4, D. 231-5, R. 231-6, R. 231-7, R. 231-8 et R. 231-9 du code du tourisme ;

6°) les termes « - les demandes de licences d'entrepreneurs de remise et de tourisme prévues par l'article L. 221-3 ; » figurant au deuxième alinéa de l'article D. 122-33 du code du tourisme ;

7°) les termes « - un représentant des entreprises de remise et de tourisme ; » figurant au a) et au b) du 2° de l'article D. 122-33 du code du tourisme.

Article 53 : Le ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales et le ministre de l'économie, des finances et de l'emploi sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le

Par le Premier ministre :

Le ministre de l'intérieur,
de l'outre-mer et des collectivités territoriales,

Le ministre de l'économie,
des finances et de l'emploi,

PROJET

**Décret portant création de la commission
des taxis, des voitures de petite remise,
des voitures de grande remise et des véhicules motorisés à deux ou trois roues**

Le Premier ministre,

Vu le rapport du ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu la loi du 13 mars 1937, modifiée par le décret n° 61-1207 du 2 novembre 1961, ayant pour objet l'organisation de l'industrie du taxi ;

Vu la loi n° 79-587 du 11 juillet 1979 modifiée relative à la motivation des actes administratifs et à l'amélioration des relations entre l'administration et le public ;

Vu la loi n° 2008- du relative au transport particulier de personnes par véhicules de moins de dix places (taxis, voitures de petite remise, voitures de grande remise, véhicules motorisés à deux ou trois roues) ;

Vu le décret n° 2008- du 2008 portant application de la loi n° 2008- du relative au transport particulier de personnes par véhicules de moins de dix places (taxis, voitures de petite remise, voitures de grande remise, véhicules motorisés à deux ou trois roues) ;

Vu l'arrêté du ministre de l'intérieur du 10 novembre 1972 modifié sur l'organisation du taxi dans la région parisienne ;

Vu l'avis du comité interministériel de l'administration territoriale du ;

Décrète :

Article 1^{er} : Il est créé une commission départementale des taxis, des voitures de petite remise, des voitures de grande remise et des véhicules motorisés à deux ou trois roues chargée de formuler des avis sur les questions d'organisation, de fonctionnement et de discipline des professions concernées. Cette commission peut également être consultée sur les problèmes relatifs à la formation professionnelle des conducteurs et à la politique du transport de personnes dans le ressort de sa compétence.

Cette commission départementale, qui est constituée par le préfet, est compétente pour les communes de moins de 20 000 habitants.

Dans les communes comptant 20 000 habitants et plus, ces compétences sont attribuées à une commission communale constituée par le maire ou par le préfet après mise en demeure au maire restée sans résultat.

Toutefois, dans les départements et dans les communes de 20 000 habitants et plus auxquels ont été rendues applicables les dispositions de la loi du 13 mars 1937 modifiée susvisée, la commission est constituée et présidée par le préfet.

Article 2 : La commission communale est présidée par le maire ou, par délégation, par l'un de ses adjoints. La commission départementale est présidée par le préfet ou par son représentant.

Article 3 : Les commissions communales et départementales comprennent, en nombre égal, des représentants de l'administration, des représentants des organisations professionnelles les plus représentatives au plan local et des représentants des usagers. Ces membres sont désignés par le maire ou par le préfet, selon le cas. Ils siègent avec voix délibérative.

Sont désignés dans les mêmes conditions des membres suppléants.

Des personnalités compétentes dans le domaine du transport urbain de personnes peuvent également être associées aux travaux de la commission portant sur la définition de la politique des transports urbains de personnes, avec voix consultative.

Article 4 : Le président de la commission fixe librement le nombre de membres de chacune des catégories mentionnées à l'article 3.

Toutefois, s'agissant du collège des organisations professionnelles, si le nombre de taxis du ressort est supérieur à cinquante, le maire ou le préfet, selon le cas, doit organiser une consultation de l'ensemble des membres des organisations précitées sans qu'aucune d'elles puisse se prévaloir d'une quelconque représentativité préexistante.

Cette consultation doit être effectuée par correspondance sur la base d'un bulletin individuel et secret que chaque personne consultée est tenue de renvoyer par voie postale à la mairie ou à la préfecture, selon le cas.

Le maire ou le préfet, selon le cas, doit procéder à cette consultation en transmettant à chaque votant les listes de candidats présentés par les différentes organisations professionnelles. Les sièges sont attribués au scrutin proportionnel intégral.

Article 5 : La durée du mandat des membres de la commission est de trois ans. En cas de décès ou de démission d'un membre de la commission en cours de mandat, son suppléant désigné ou, à défaut, son remplaçant, siège pour la durée du mandat restant à courir.

Article 6 : Trois mois avant le renouvellement des membres de la commission, le maire ou le préfet, selon le cas, doit, s'agissant du collège des organisations professionnelles, si le nombre de taxis du ressort est supérieur à cinquante, procéder à la désignation des membres de ce collège selon les modalités décrites à l'article 4.

Article 7 : Les avis des commissions doivent être rendus en séance plénière. Toutefois, en matière disciplinaire, siègent seuls les membres des professions concernées et les représentants de l'administration, dans des sections spécialisées désignées à cet effet. Les membres de ces sections ne peuvent prendre part aux délibérations lorsqu'ils ont un intérêt personnel à l'affaire qui en fait l'objet.

Les avis sont pris à la majorité des membres et, en cas de partage, la voix du président est prépondérante.

Article 8 : Sauf urgence, les membres de la commission reçoivent, cinq jours au moins avant la date de la réunion, une convocation écrite comportant l'ordre du jour et, éventuellement, les documents nécessaires à l'examen des affaires qui y sont inscrites.

Article 9 : Le quorum est égal à la moitié du nombre des membres titulaires composant l'organisme dont l'avis est sollicité. Lorsque le quorum n'est pas atteint sur un ordre du jour donné, la commission plénière ou la section spécialisée délibère valablement sans condition de quorum après une nouvelle convocation portant sur le même ordre du jour et spécifiant qu'aucun quorum ne sera exigé.

Article 10 : Le procès-verbal indique le nom et la qualité des membres présents, les questions traitées au cours de la séance et le sens de chacune des délibérations. En outre, tout membre de la commission peut demander qu'il y soit fait mention de son désaccord avec la majorité.

Le procès-verbal est transmis à l'autorité compétente pour prendre la décision. Lorsque la décision doit être motivée, en application de l'article 1^{er} de la loi n° 79-587 du 11 juillet 1979 modifiée susvisée, la notification doit être accompagnée des mentions du procès-verbal se rapportant à la question sur laquelle il est statué par cette décision.

Article 11 : Dans la zone des taxis parisiens telle que définie par l'arrêté du 10 novembre 1972 modifié susvisé, la commission est constituée par le préfet de police et elle est présidée par lui ou son représentant selon les modalités précisées aux articles précédents.

Article 12 : Dans le délai de trois mois à compter de la publication du présent décret, il sera procédé à la désignation, selon les modalités décrites ci-dessus, des membres des commissions départementales et communales des taxis, des voitures de petite remise, des voitures de grande remise et des véhicules motorisés à deux ou trois roues y compris dans la zone des taxis parisiens.

Les commissions départementales et communales des taxis et des voitures de petite remise créées en application du décret n° 86-427 du 13 mars 1986 demeurent en fonctions jusqu'à l'installation des commissions départementales et communales des taxis, des voitures de petite remise, des voitures de grande remise et des véhicules motorisés à deux ou trois roues à laquelle il sera procédé en exécution de l'alinéa précédent.

Article 13 : Le décret n° 86-427 du 13 mars 1986 portant création de la commission des taxis et des voitures de petite remise est abrogé.

Article 14 : Le ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales et le ministre de l'économie, des finances et de l'emploi sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le

Par le Premier ministre :

Le ministre de l'intérieur,
de l'outre-mer et des collectivités territoriales,

Le ministre de l'économie,
des finances et de l'emploi,

PROJET

**Arrêté portant modification
de l'arrêté du 11 septembre 1959 modifié
relatif au calcul des cotisations sociales
dues pour les chauffeurs de taxi du département de la Seine
non propriétaires de leur voiture**

Le ministre du travail, des relations sociales et de la solidarité,

Vu le code de la sécurité sociale, et notamment les articles L. 241-7, L. 241-8, L. 311-3, R. 312-5, D. 242-16 et suivants ;

Vu l'arrêté du 11 septembre 1959 modifié relatif au calcul des cotisations sociales dues pour les chauffeurs de taxi du département de la Seine non propriétaires de leur voiture ;

Arrête :

Article 1^{er} : Le paragraphe 2 de l'article 1^{er} de l'arrêté du 11 septembre 1959 modifié susvisé est remplacé par un paragraphe ainsi conçu :

« §2. -En ce qui concerne les chauffeurs de taxi locataires de la voiture qu'ils gèrent et conduisent, sur la base d'un salaire forfaitaire égal, par journée de travail, à huit fois le montant horaire du salaire minimum de croissance, le versement des cotisations tant patronales qu'ouvrières incombant à l'entreprise qui loue la voiture.

Pour l'application des dispositions qui précèdent, le montant horaire du salaire minimum de croissance à prendre en considération est celui en vigueur au premier jour du trimestre civil au cours duquel se situe la période de travail donnant lieu à exigibilité des cotisations. »

Article 2 : Il est ajouté un paragraphe 3 à l'article 1^{er} de l'arrêté du 11 septembre 1959 modifié susvisé ainsi conçu :

« §3. -En ce qui concerne les sociétaires coopérateurs exploitant par location un taxi acquis par la société coopérative, sur la base d'un gain mensuel égal à 70 pour 100 du plafond mensuel fixé en application des articles D. 242-16 et suivants du code de la sécurité sociale, le versement des cotisations tant patronales qu'ouvrières incombant à la société coopérative. »

Article 3 : Le directeur de la sécurité sociale est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française et prendra effet au 1^{er} juillet 2008.

Fait à Paris, le

**Evolution du prix moyen des autorisations de stationnement (lites dicences) »
dans la zone des taxis parisiens de 192007**

	19	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Prix moyen en euros (1)	89.549,88	113.396,66	109.652,38	112.613,34	106.725,56	119.512,05	125.070,23	163.839,65	182.418,24
Evolution (1)		+26,63%	- 3,30%	+2,70%	- 5,23%	+11,98%	+4,65%	+81%	+11,34%

(1) Source : préfecture de police.

La lecture de ce tableau permet de constater qu'entre 192007 et 2007 le prix moyen des dicences a augmenté de **103,1%** dans la zone des taxis parisiens.

Extrait du site Internet de l'association « Paris, Capitale, taxis »

Créée en 2003, l'association Paris, Capitale, Taxis a pour but la rédaction et la promotion d'une charte de qualité du taxi parisien auprès des Franciliens et des touristes. L'image parfois négative dont souffre le taxi aujourd'hui peut être un frein à son utilisation. Afin de développer ce mode de transport, et donc nos chiffres d'affaires, les acteurs du secteur ainsi que la Mairie de Paris et l'Office du Tourisme et des Congrès s'associent pour vous proposer un outil de communication et d'accueil à destination de la clientèle. Cette campagne intitulée "J'aime Paris, j'aime mon métier" doit nous permettre, sur la base du volontariat, et après sélection, de faire reconnaître auprès du grand public notre professionnalisme à sa juste valeur.

46 RUE ARMAND CARREL, 75019 PARIS - TÉL. : 01 44 52 23 84 - FAX : 01 42 06 67 10 - Copyright © Paris Capitale Taxis 2006
- 2008. Webautomatik.

Comment fait-on une norme dans le domaine des services ?

Avec qui ?

Une norme dans le domaine des services se fait avec l'ensemble des parties concernées : prestataires, clients, bénéficiaires des services et les autres parties prenantes intéressées. L'administration peut demander à être associée afin de mieux coordonner ses responsabilités réglementaires et les démarches volontaires induites par les normes. D'autres opérateurs peuvent aussi s'impliquer comme des prescripteurs, des entreprises clientes, des responsables achat, des intermédiaires organisés pour recevoir des commandes (centrale d'appels), des responsables territoriaux chargés d'animer une politique locale de développement durable... L'intérêt de la norme est d'organiser un dialogue constructif entre tous ces acteurs. C'est le mode d'élaboration de la norme qui lui permet d'être reconnue, car elle fournit des repères partagés qui induisent ou guident les réponses aux besoins. Elle est incitative sans être obligatoire. Ainsi la norme devient une règle du jeu tacitement admise par les diverses parties intéressées.

Comment la norme est-elle écrite ?

AFNOR anime un groupe réunissant des représentants de chaque partie intéressée (on le désigne « commission de normalisation »). Un président est nommé pour veiller à la bonne réalisation du projet, éviter les dérives et favoriser l'expression de chacun... Le chef de projet AFNOR capte les enjeux, les problèmes soulevés dans le domaine étudié, il stimule l'expression des réponses à apporter, repère les bonnes pratiques généralisables... et il met en forme progressivement un document. Quand le document est stabilisé et qu'il recueille un avis favorable de toutes les parties représentées, il est soumis à une enquête nationale (dite enquête probatoire) qui consiste à mettre le projet de norme à disposition pendant un temps défini sur Internet et de recueillir tous les commentaires. La commission de normalisation aura pour mission d'analyser ses commentaires pour rechercher un consensus global. Le document ainsi amélioré sera homologué et diffusé par AFNOR. Une norme est une publication, comme un ouvrage classique mais avec la particularité d'être collectif.

Quelle est la particularité des services ?

Depuis toujours on a eu besoin de normes de mesure, de comparaison, de performance pour les produits, plus récemment sont apparues des normes de méthode, d'organisation pour les entreprises... Le champ des services présente la particularité d'aborder les aspects relationnels, ils dépendent de situations toujours particulières, au cours desquelles les parties concernées interagissent entre elles... Ce contexte conduit à adopter un registre original pour réunir dans une norme des critères, des repères qui pourront être généralisés tout en étant adaptables aux situations particulières.

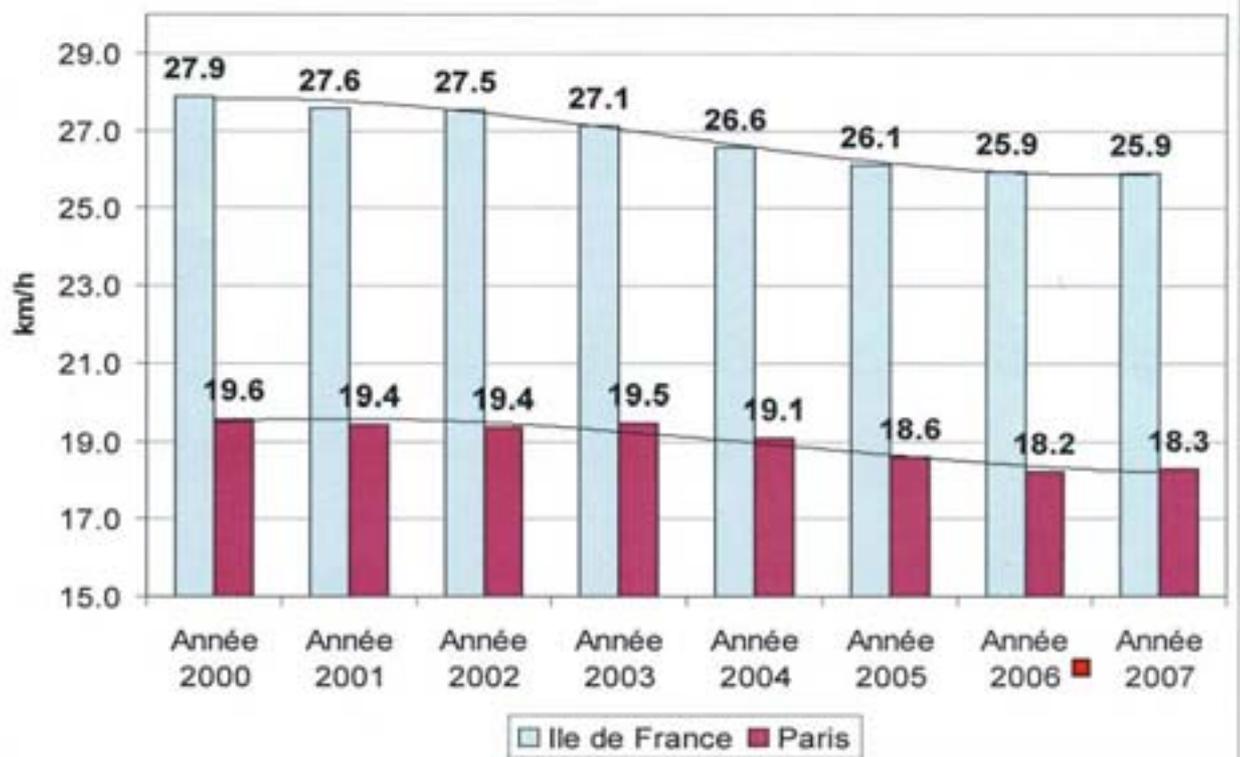
Quel est le contenu des normes de services ?

Le contenu des normes peut être très varié : on peut répertorier des documents consacrés à la clarification des interfaces client / fournisseur, à des engagements de service, à la documentation accompagnant le service, à des documents contractuels, à l'aide à l'expression des besoins, à la protection environnementale, à la responsabilité sociétale, à des classifications, à l'organisation entre plusieurs acteurs (partage des responsabilités)...

Du point de vue structurel, on distingue quand c'est nécessaire :

- Les normes de **résultats** (performances) qui décrivent de façon précise les caractéristiques ou le service attendu, sans donner les moyens à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs,
- Les normes de **moyens** qui décrivent les moyens à mettre en œuvre pour que le produit ou le service réponde aux caractéristiques définies,
- Les normes de **compétences** qui décrivent les capacités mettre en œuvre des connaissances, savoir-faire et comportement en situation d'exécution,
- Les normes de **système de management** qui décrivent des modèles d'organisation, au travers de la modélisation d'activités, de processus, de fonctions à remplir et de responsabilités.

Vitesse de circulation moyenne



■ Création de nouveaux couloirs de circulation de taxi à Paris

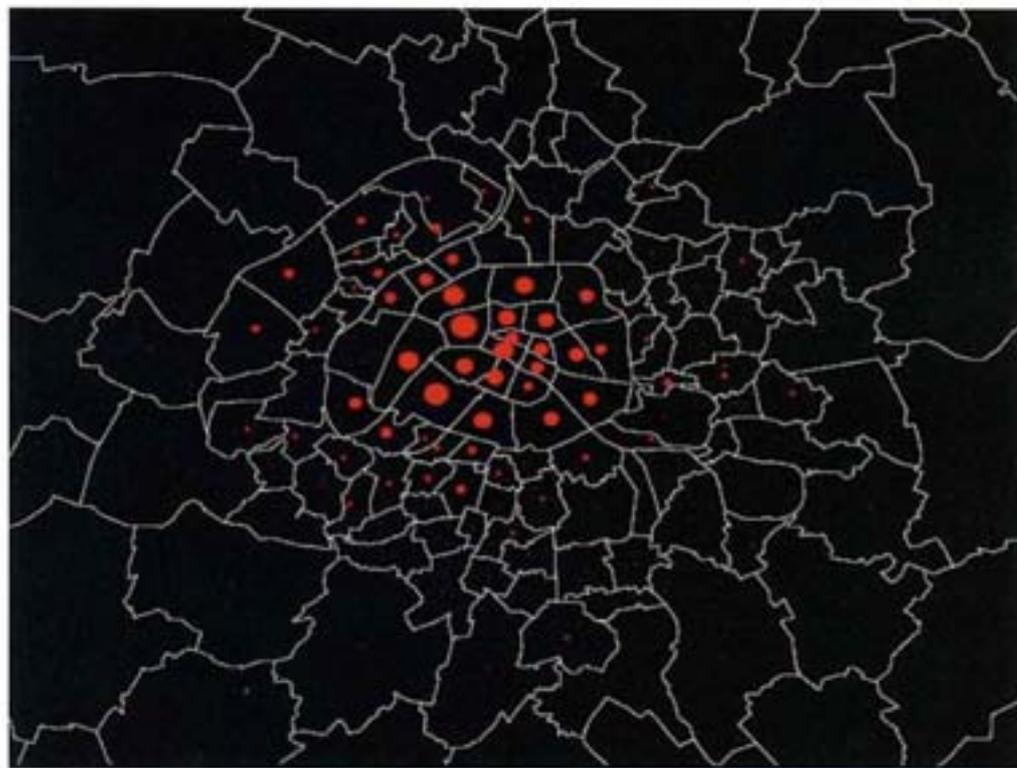
Sources : Syndicat des Centraux Radio

UNE PARTICULARITE, LA POINTE DU MATIN : LES TAXIS BLOQUES EN BANLIEUE ET LES CLIENTS DANS PARIS :

LOCALISATION DES TAXIS LIBRES A 8H00 (jour de semaine type)



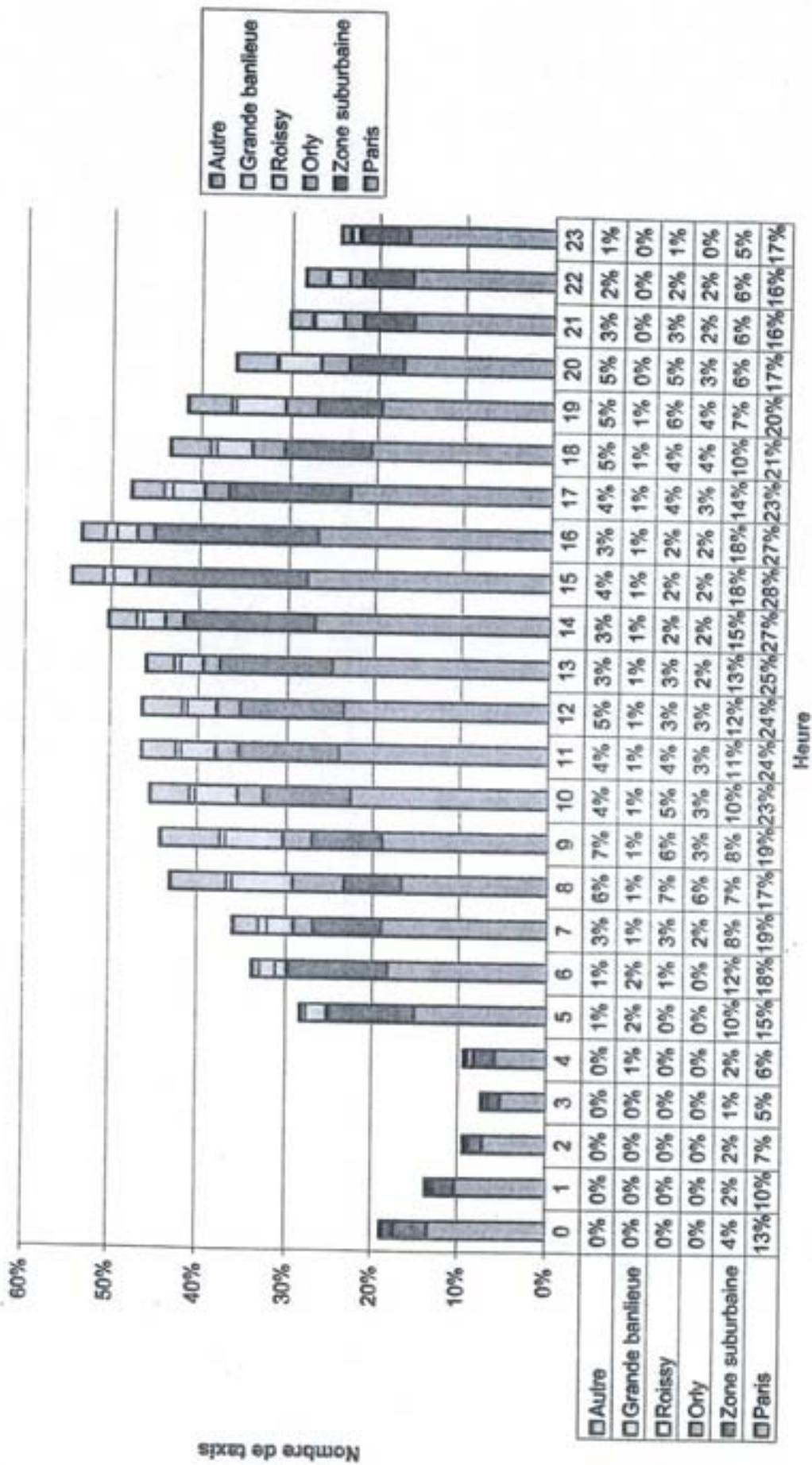
LOCALISATION DE LA DEMANDE A 8H00 (jour de semaine type)



Les chauffeurs de taxis habitent en banlieue et conservent leurs véhicules. En semaine ils ne peuvent servir les clients de Paris que si ils ont débuté leur journée de travail avant 6h du matin.

Londres avait le même problème et une voie dédiée sur l'autoroute en provenance et vers l'aéroport a été créée pour les taxis.

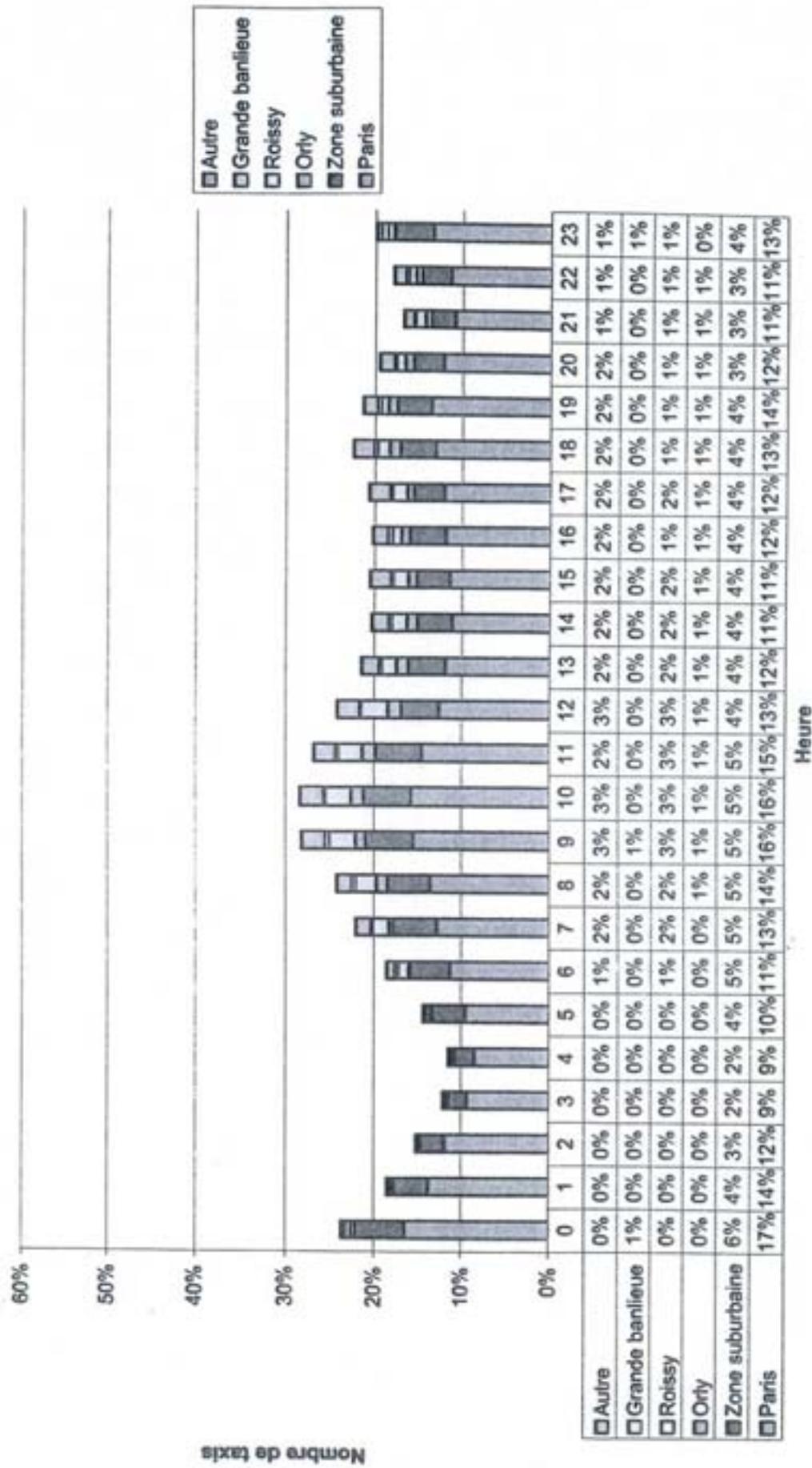
Offre de taxis par heure du lundi au vendredi



Source : Syndicat professionnel des centraux radio de taxi de Paris et de la région parisienne

Il s'agit de la répartition de l'offre de taxis, heure par heure, à Paris, en zone suburbaine, aux aéroports et en grande banlieue.

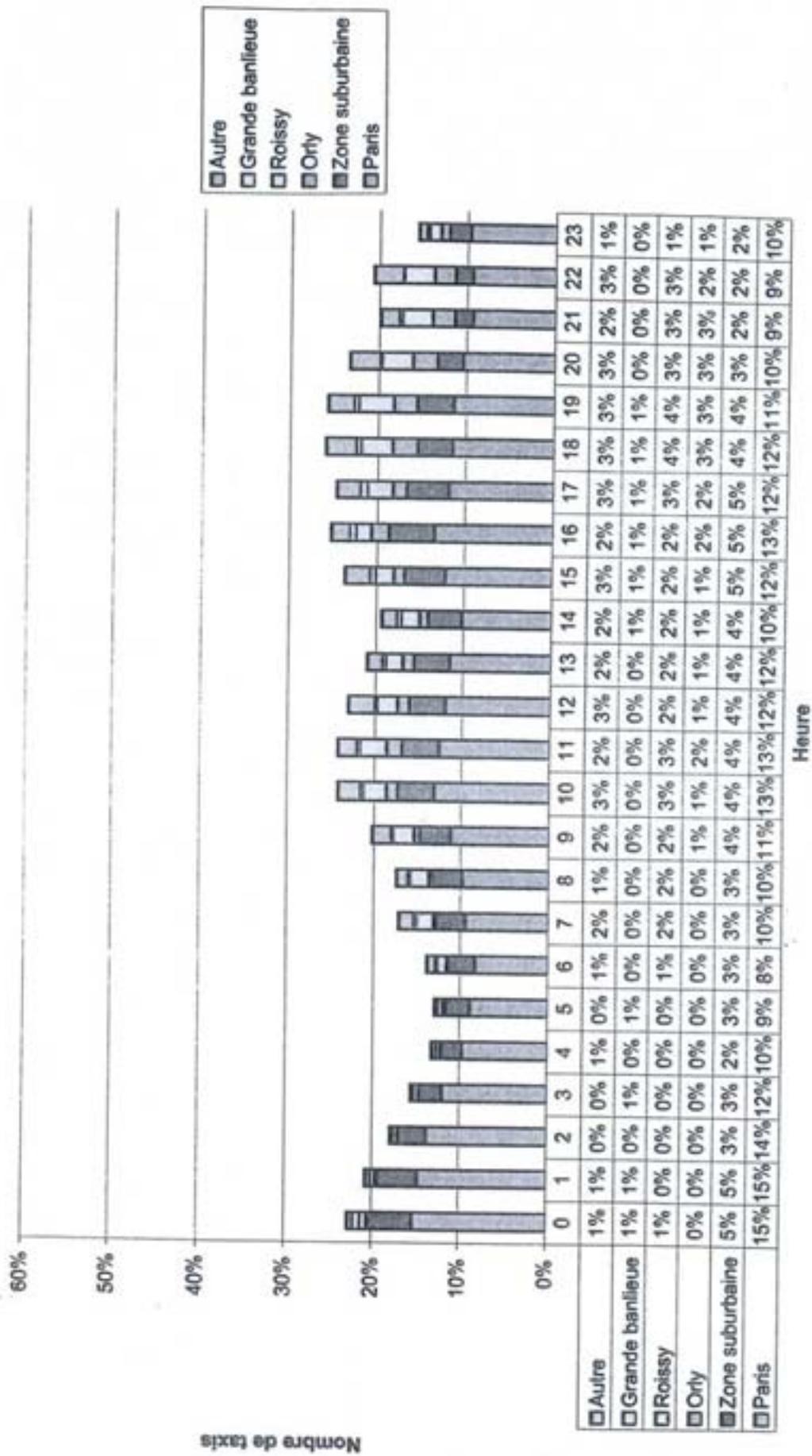
Offre de taxis par heure les samedis



Source : Syndicat professionnel des centraux radio de taxi de Paris et de la région parisienne

Il s'agit de la répartition de l'offre de taxis, heure par heure, à Paris, en zone suburbaine, aux aéroports et en grande banlieue.

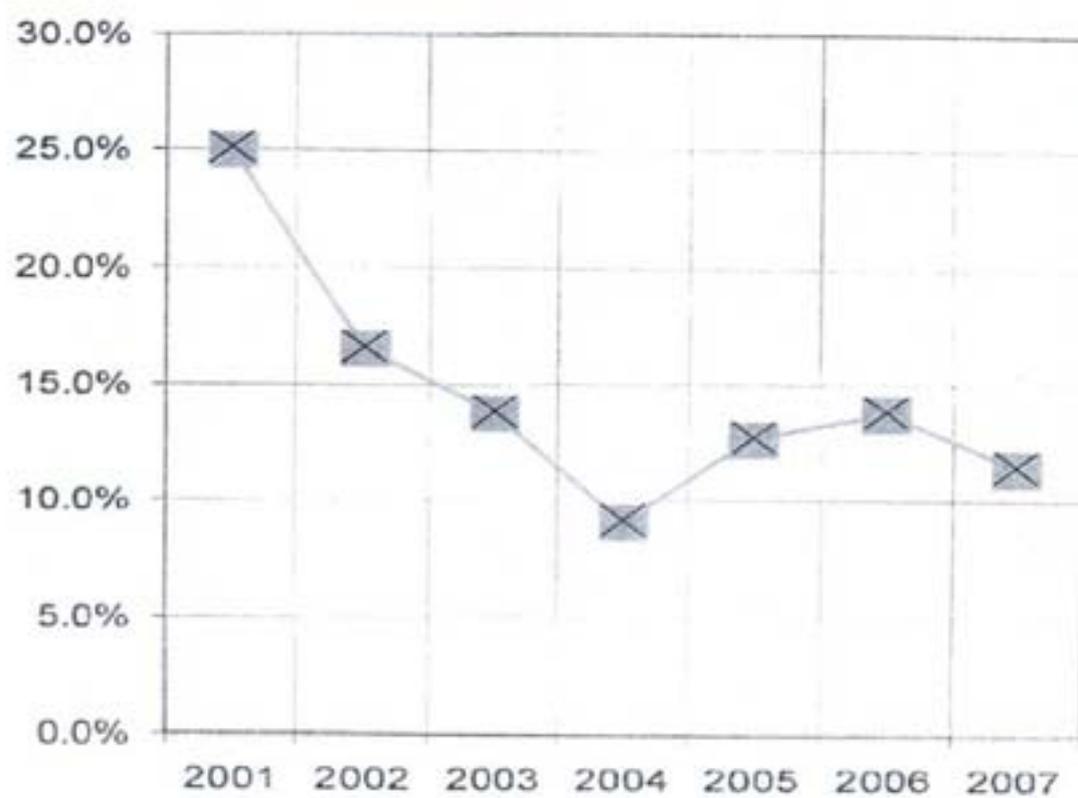
Offre de taxis par heure les dimanches



Source : Syndicat professionnel des centraux radio de taxi de Paris et de la région parisienne

Il s'agit de la répartition de l'offre de taxis, heure par heure, à Paris, en zone suburbaine, aux aéroports et en grande banlieue.

% de la demande non servie
en moyenne annuelle



Source : Syndicat professionnel des centraux radio de taxi de Paris et de la région parisienne

Propositions d'implantation de couloirs protégés pour les taxis sur des voies pénétrantes dans Paris

Objectif :

Dans le cadre de la mise en place du tramway sur les boulevards maréchaux parisiens entre le pont de Garigliano et à terme la Porte de la Chapelle, l'objectif de ce document est de proposer des orientations en matière de circulation pour faciliter l'accès des taxis au centre de Paris.

Solution préconisée :

Dédier ou protéger certains axes pénétrants afin d'assurer l'accès de la banlieue vers Paris en fonction de leur localisation et de leur potentiel en cherchant à privilégier :

- d'une part le franchissement des zones qui seront les plus difficiles une fois le tramway mis en place (largeur réduite des voiries transversales),
- d'autre part l'accès à certains lieux stratégiques (Gares, Zones d'activités)

Il est en effet impératif pour Paris dans la concurrence que se livrent les capitales européennes pour être les plus attractives que les principaux centres d'attraction puissent être desservis par les taxis. C'est notamment le cas du Parc des Expositions de la Porte de Versailles qui, si rien n'est fait, va devenir totalement inaccessible.

Liste des 15 voies pénétrantes retenues :

Pour le 15^{ème} arrondissement :

- > Avenue Felix Faure : L'accès par la banlieue se fait par l'avenue de la porte de Sèvres. Ces deux avenues sont à protéger dans le sens pénétrant. Cet axe permet d'atteindre facilement le centre de cet arrondissement.
- > Rue Firmin Gillot : L'accès par la banlieue se fait par l'avenue de la Porte de la Plaine. Le quartier étant particulièrement fréquenté, cet accès permettrait soit d'arriver sur la zone de charge du Parc des Expositions soit de pouvoir en sortir rapidement par la rue Vaugirard.
- > Rue Jacques Baudry et rue Castagnary : L'accès par la banlieue se fait par l'avenue de la Porte Brancion. La protection de cette voie permettrait un accès direct et rapide sur la Gare Montparnasse.

Pour le 14^{ème} arrondissement :

- > Avenue Jean Moulin : L'accès par la banlieue se fait par l'avenue de la Porte de Châtillon et permettrait un accès direct sur la place Denfert Rochereau.

Pour le 13^{ème} arrondissement :

- > Rue de l'Amiral Mouchez : L'accès par la banlieue se fait par la porte de Gentilly et l'avenue Pierre de Coubertin. Cette voie permettrait un accès rapide sur le centre de Paris (5 et 6^{ème} Ar.).
- > Rue des peupliers : L'accès par la banlieue se fait par la rue de la Poterne des Peupliers. L'accès se ferait en sens unique jusqu'à la place de l'Abbé Georges Hénocque.
- > Avenue d'Ivry : L'accès par la banlieue se fait par l'avenue de la porte d'Ivry. La protection de cette voie permettrait un accès rapide vers la place d'Italie.
- > Rue de Patay : L'accès par la banlieue se fait par l'avenue de la porte de Vitry. Cette voie déjà protégée permet un repositionnement rapide vers les gares d'Austerlitz et de Lyon.

Pour le 12^{ème} arrondissement :

- > Rue de Charenton : L'accès déjà protégé sur le pont enjambant le boulevard Poniatowski se fait actuellement par l'avenue de la porte de Charenton. Il devrait être protégé jusqu'au carrefour avec la rue Taine.

Pour le 11^{ème} arrondissement :

- > Cours de Vincennes : L'accès banlieue se fait par l'avenue de la Porte de Vincennes et depuis l'avenue Gallieni. Cette voie large pourrait être équipée d'un couloir protégé pénétrant qui permettrait un accès rapide à la place de la Nation et donc à la gare de Lyon.

Pour le 20^{ème} arrondissement :

- > Rue de Bagnolet : L'accès par la banlieue se fait par l'avenue de la Porte de Bagnolet disposant déjà d'un couloir protégé. Cette voie permet un accès rapide sur la rue de Charonne et serait protégé sur ses trois cents premiers mètres.

Pour le 19^{ème} arrondissement :

- > Rue des Bois : L'accès par la banlieue se fait par l'avenue de la Porte du Pré St Gervais.
- > Avenue Jean Jaurès : L'accès par la banlieue se fait par l'avenue de la Porte de Pantin (N3). L'accès serait à protéger jusqu'à l'avenue Laumière et permettrait de se rendre directement aux gares du Nord et de l'Est.
- > Avenue Corentin Cariou : L'accès par la banlieue se fait par l'avenue de la Porte de la Villette. La voie serait à protéger jusqu'à l'avenue de Flandre pour l'accès aux gares du Nord et de l'Est.

Pour le 18^{ème} arrondissement :

- > Rue de la Chapelle : L'accès par la banlieue se fait par l'avenue de la Porte de la Chapelle ou par l'Autoroute A1. Cet accès protégé de la rue de la Chapelle à Marx Dormoy permettrait d'avoir un accès rapide vers le centre de Paris pour tous les retours de l'autoroute A1.

**Modifications par rapport à la situation actuelle
apportées par les projets de loi, de décrets et d'arrêté
figurant aux annexes 5, 6, 7 et 8 du rapport**

Les véhicules motorisés à deux ou trois roues seront appelés ici « motos » par commodité.

I - Modifications concernant les taxis :

Actuellement, les taxis sont placés sous l'autorité du ministre chargé de l'intérieur. Les textes qui les régissent sont pour l'essentiel :

(H) la loi n° 95-66 du 20 janvier 1995 modifiée relative à l'accès à l'activité de conducteur et à la profession d'exploitant de taxi ;

(H) le décret n° 73-225 du 2 mars 1973 modifié relatif à l'exploitation des taxis et des voitures de petite remise ;

(H) le décret n° 95-935 du 17 août 1995 modifié portant application de la loi n° 95-66 du 20 janvier 1995 précitée.

1°) Dans le projet de loi figurant en annexe n° 5 il est prévu :

t de maintenir les taxis sous l'autorité du ministre chargé de l'intérieur (cf. article 1^{er}) ;

u des dispositions législatives concernant le transport particulier de personnes par des taxis (cf. articles 2 à 18) ; les réformes proposées par rapport à la loi du 20 janvier 1995 sont les suivantes :

J la **maraude** est **tolérée** pour les chauffeurs de taxi dont le véhicule n'est pas doté d'une radio quand il n'y a aucun client à la station où ils se trouvent (cf. article 4) ; cette mesure ne fait que concrétiser juridiquement une pratique existante tout en limitant la possibilité aux voitures n'ayant pas de radio ;

J pour les chauffeurs de taxi **ressortissants** des Etats membres **de l'Union européenne** ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen désirant venir travailler en France seul un **stage d'adaptation** est exigé (cf. article 5) ; l'épreuve d'aptitude prévue actuellement est, en effet, apparue excessive au regard de la liberté d'établissement prévue par le traité sur l'Union européenne ;

J les **nouvelles** autorisations de stationnement (**ADS**) ne peuvent être **créées** que **sur la base d'un indice d'activité économique** pertinent au plan local, **la détermination** du niveau **de cet indice incombant à un observatoire national composé d'experts** en matière statistique **des services de l'Etat** (cf. article 9) ; la composition de cet observatoire permettra de garantir son impartialité ;

J **les titulaires d'ADS peuvent les vendre au bout de 3 ans** d'exploitation effective et continue (au lieu de 5 ans actuellement), **cette durée étant de 10 ans** (au lieu de 15 ans actuellement) **pour les possesseurs d'ADS délivrées après la publication de la loi** ; dans ce dernier cas, une fois la première mutation intervenue, les ventes pourront se faire tous les 3 ans (au lieu de 5 ans actuellement) (cf. article 10) ; cette réforme permettra de fluidifier le marché ;

J en cas de cessation d'activité, de fusion ou de scission, **les entreprises de taxis** exploitant plusieurs ADS, dont le ou les représentants légaux ne conduisent pas eux-mêmes un véhicule, **pourront continuer à présenter à titre onéreux un ou plusieurs successeurs** à

l'administration à **condition**, cependant, **d'avoir exploité chaque ADS pendant 3 ans** (cf. article 11) ; il est, en effet, totalement anormal que la loi actuelle ne prévoit pour ces entreprises aucune condition de délai ; cette réforme répond donc à un souci d'équité ;

J **en cas d'inaptitude définitive** à l'exercice de la profession de conducteur de taxi **aucune condition de délai d'exploitation de l'ADS n'est exigée pour la vendre**, comme c'est le cas actuellement (cf. article 12) ; **toutefois, il ne sera plus possible de recommencer à travailler à l'issue d'un délai de 5 ans** ; il est, en effet, surprenant que la loi actuelle prévoit qu'une personne dont l'incapacité à exercer le métier de chauffeur de taxi a été considérée comme définitive par l'autorité médicale puisse recommencer à travailler 5 ans après ; les incapacités définitives ne sont, en effet, pas reconnues à la légère par les médecins ;

v la **modification de l'article L. 129-1 du code du travail afin de permettre aux conducteurs de taxis** qui le souhaitent **d'accéder aux services à la personne** (cf. article 39) ; cette mesure applicable dans toute la France concernera, dans la pratique, essentiellement les taxis ne relevant pas de la zone des taxis parisiens ;

w l'**abrogation de la loi n° 95-66 du 20 janvier 1995** précitée (cf. le 2° de l'article 41).

2°) Dans le projet de décret en Conseil d'Etat portant application de la loi précitée figurant en annexe n° 6 il est prévu :

t des dispositions réglementaires spécifiques concernant le transport particulier de personnes par des taxis (cf. articles 1^{er} à 20) ; les réformes proposées par rapport aux décrets du 17 août 1995 et du 2 mars 1973 sont les suivantes :

J le **taximètre**, dont il est obligatoire que la **mémoire soit bloquée**, doit être **relié à une imprimante** afin, d'une part, d'éditer systématiquement une facture destinée à chaque client et, d'autre part, de pouvoir éditer un bulletin quotidien d'activité du véhicule (cf. le 1° de l'article 1^{er}) ; cette double innovation (mémoire bloquée du taximètre et raccordement systématique de ce dernier à une imprimante) doit permettre la mise en œuvre de la transparence et garantir la sécurité financière des utilisateurs de taxis ;

J la délivrance du certificat de capacité professionnelle est subordonnée à la réussite à un examen (cf. article 3) ; il n'est plus indiqué que l'examen comporte deux parties car la fusion de celles prévues actuellement est apparue nécessaire ; elles n'apportent, en effet, que peu de valeur ajoutée ; la fusion des deux parties va également permettre, d'une part, de dégager des moyens pour mettre en place une épreuve comportementale qui fait cruellement défaut et, d'autre part, d'augmenter le nombre de sessions ;

J les **fonctions d'examineur et de formateur** sont désormais **incompatibles** (cf. article 4) ; il est apparu nécessaire de le prévoir formellement afin d'éviter les dérives signalées à la mission ;

J le **retrait temporaire** de la **carte professionnelle** et celui de l'**ADS ne peuvent excéder 6 mois** (cf. article 8) ; si le 12 juin 2003 la loi du 20 janvier 1995 a été modifiée afin de prévoir des sanctions (cf. articles 2 bis et 6 bis), le décret du 17 août 1995 n'a, cependant, pas été modifié consécutivement pour préciser la durée maximum du retrait temporaire de la carte professionnelle et de l'ADS, ce qui a conduit à des différences de traitement au plan local ; il est donc apparu utile d'apporter ces précisions dans le projet de décret figurant en annexe n° 6 ;

J les **agrément**s délivrés aux écoles de formation **peuvent être retirés de façon temporaire ou définitive**, le retrait temporaire ne pouvant excéder 6 mois (cf. article 9) ; dans le décret du 17 août 1995, il est seulement indiqué que « les agréments peuvent être retirés » ; il est donc apparu utile de préciser dans le projet de décret figurant en annexe n° 6

qu'il existe désormais deux types de retraits dont l'un ne peut excéder 6 mois ; cela évitera des différences de traitement au plan local ;

J les conditions du **contrôle technique des véhicules** sont précisées et il est indiqué que ce dernier doit être **effectué auprès des centres agréés à cet effet** par l'autorité administrative compétente (cf. article 10) ; actuellement, le contrôle technique des taxis ne figure pas dans le décret du 17 août 1995, mais dans celui du 2 mars 1973 ; il a semblé préférable de le prévoir dans le projet de décret figurant en annexe n° 6 ; il a également été jugé utile d'indiquer qu'il doit être effectué dans le secteur privé ; dans la pratique, c'est actuellement le cas partout en France sauf dans la zone des taxis parisiens où ce sont les services de la préfecture de police qui procèdent à ce contrôle ; or, il s'agit d'une tâche qui n'incombe pas à l'administration ; les agents qui font ce travail pourront être utilement réorientés dans les services de la préfecture de police ;

J la visite médicale des conducteurs de taxis est maintenue (cf. article 11) ; actuellement, elle ne figure pas dans le décret du 17 août 1995, mais dans celui du 2 mars 1973 ; il a semblé préférable de la prévoir dans le projet de décret figurant en annexe n° 6 ;

J le **contrat type de location** de taxi est **rendu obligatoire** (cf. article 13) ; il sera utile aux ministères chargés de l'intérieur, du travail et de l'artisanat, qui devront en élaborer un, de s'inspirer de celui en vigueur à la préfecture de police car depuis qu'il a été mis en application il n'y a plus eu de la part du juge de requalification de ce document en contrat de travail ;

J des **restrictions géographiques pour l'inscription sur les listes d'attente** ont été prévues (cf. article 15) ; cette mesure est apparue indispensable afin d'éviter, comme cela existe actuellement, qu'une personne puisse s'inscrire sur toutes les listes d'attente existant en France ;

J les **nouvelles ADS** sont **réservées aux conducteurs de taxis salariés ou locataires** inscrits sur la liste d'attente **qui ne possèdent pas déjà une ou plusieurs ADS** et, **quand il existe une ou plusieurs sociétés de location** de taxis dont le responsable est inscrit sur la liste d'attente, il faut **réserver 30% des nouvelles ADS à la ou aux sociétés concernées** (cf. article 16) ; ces précisions inexistantes aujourd'hui sont apparues indispensables afin d'éviter des traitements par trop différenciés au plan local ;

J **dans la zone des taxis parisiens**, il est créé des **contraintes horaires d'exploitation** s'agissant des **nouvelles ADS**, ces restrictions ne devant durer que **5 ans** pour chaque ADS (cf. article 17) ; ces mesures sont indispensables afin de faire face à l'absence de taxis à certaines heures ; en les prévoyant dans le projet de décret figurant en annexe n° 6, elles ne seront pas susceptibles de contestation au plan local ;

J **dans la zone des taxis parisiens**, la **durée maximale de travail des artisans et des locataires** est fixée à **11 heures**, celle des **salariés** étant de **10 heures** ; les **modalités de coupure** sont **également précisées** (cf. article 18) ; il est apparu nécessaire de prévoir ces dispositions dans le projet de décret figurant en annexe n° 6 afin qu'elles ne soient pas susceptibles de contestation au plan local ;

J **dans la zone des taxis parisiens**, il est prévu que les titulaires d'ADS qui le souhaitent puissent solliciter une **autorisation de doublage** auprès de la préfecture de police (cf. article 19) ; cette mesure, qui peut s'appliquer aussi bien aux artisans qu'aux sociétés de location de taxis et qui est mise en œuvre sur la base du volontariat, est destinée à pallier l'absence de taxis à certaines heures ; en la prévoyant dans le projet de décret figurant en annexe n° 6 cela évitera des contestations au plan local ;

u une **modification du décret n° 83-517 du 24 juin 1983** modifié fixant les conditions d'application de la loi n° 82-1091 du 23 décembre 1982 relative à la formation professionnelle des artisans **afin de dispenser les chauffeurs de taxi qui souhaitent devenir artisans du stage de**

gestion organisé par les chambres de métiers et de l'artisanat (cf. article 48) ; ce stage fait, en effet, double emploi avec le programme important de gestion figurant à l'examen et donc dans la formation des futurs conducteurs de taxi ;

v **l'abrogation du décret n° 73-225 du 2 mars 1973** précité (cf. le 2° de l'article 52) ;

w **l'abrogation du décret n° 95-935 du 17 août 1995** précité (cf. le 4° de l'article 52).

Par ailleurs, les arrêtés ministériels ou interministériels suivants devront être pris :

Ä un arrêté du ministre chargé de l'industrie concernant les équipements techniques du taxi : le compteur horokilométrique et son imprimante, le luminaire, l'horodateur (cf. article 1^{er} du projet de décret d'application de la loi) ;

Ä un arrêté du ministre chargé de l'intérieur fixant les caractéristiques de la plaque devant être scellée sur le taxi (cf. article 1^{er} du projet de décret d'application de la loi) ;

Ä un arrêté des ministres chargés de l'intérieur et de l'artisanat afin de fixer le programme de l'examen du certificat de capacité professionnelle de conducteur de taxi, les modalités de son déroulement et les conditions d'admission (cf. article 3 du projet de décret d'application de la loi) ; **ce texte remplacera l'arrêté du 5 septembre 2000** ;

Ä un arrêté des ministres chargés de l'intérieur et de l'artisanat afin de définir le stage d'adaptation destiné aux ressortissants de l'Union européenne ou des Etats parties à l'accord sur l'Espace économique européen qui exerçaient dans leur pays la profession de conducteur de taxi et souhaitent poursuivre leur activité en France (cf. article 5 du projet de décret d'application de la loi) ;

Ä un arrêté des ministres chargés de l'intérieur et de l'artisanat concernant les écoles de formation de conducteur de taxi dont le but sera de définir les conditions d'agrément ainsi que les clauses qui doivent figurer dans le règlement intérieur de ces établissements, les règles minimales concernant les locaux et le matériel utilisés dans le cadre de l'enseignement, et notamment les prescriptions concernant les véhicules utilisés ainsi que l'information qui doit être impérativement fournie aux élèves (cf. article 9 du projet de décret d'application de la loi) ; **ce texte remplacera l'arrêté du 7 décembre 1995** ;

Ä un arrêté des ministres chargés de l'intérieur et des finances, qui devra définir la composition et le fonctionnement de l'observatoire national regroupant les différents services de l'Etat compétents dans le recensement et l'analyse d'informations statistiques, qui sera chargé de déterminer, au moins deux fois par an, département par département, le niveau de l'indice d'activité économique pertinent au plan local devant servir de fondement à la décision de créer ou non des ADS de taxi supplémentaires (cf. article 12 du projet de décret d'application de la loi) ;

Ä un arrêté des ministres chargés de l'intérieur, du travail et de l'artisanat ayant pour objet de définir le modèle de contrat type de location de taxi (cf. article 13 du projet de décret d'application de la loi) ;

Ä un arrêté du ministre chargé de l'intérieur destiné à définir les modalités d'exercice du doublage dans la zone des taxis parisiens (cf. article 19 du projet de décret d'application de la loi).

3°) Dans le projet d'arrêté figurant en annexe n° 8, il est prévu dans la zone des taxis parisiens :

t que pour les locataires, le calcul des cotisations sociales se fasse sur la base d'un salaire forfaitaire égal, par journée de travail, à huit fois le montant horaire du salaire minimum de croissance, le versement des cotisations tant patronales qu'ouvrières incombant à l'entreprise qui

loue la voiture ; cette mesure est réclamée par les locataires de taxis, qui seront ainsi sur un pied d'égalité avec leurs collègues de Marseille et de Lyon ;

u que pour les sociétaires coopérateurs exploitant par location un taxi acquis par la société coopérative, le calcul desdites cotisations se fasse sur la base d'un gain mensuel égal à 70% du plafond mensuel fixé en application des articles D. 242-16 et suivants du code de la sécurité sociale, le versement des cotisations tant patronales qu'ouvrières incombant à la société coopérative ; il s'agit pour les sociétaires coopérateurs d'une clarification du texte actuellement en vigueur où ils ne figurent pas formellement et qui leur est appliqué par extension.

II - Modifications concernant les voitures de petite remise (VPR) :

Actuellement, les VPR sont placées sous l'autorité du ministre chargé de l'intérieur. Les textes qui les régissent sont très anciens. Ce sont pour l'essentiel :

Ⓒa loi n° 77-6 du 3 janvier 1977 relative à l'exploitation des voitures dites de petite remise ;

Ⓒe décret n° 73-225 du 2 mars 1973 modifié relatif à l'exploitation des taxis et des voitures de petite remise ;

Ⓒe décret n° 77-1308 du 29 novembre 1977 portant application de la loi n° 77-6 du 3 janvier 1977 relative à l'exploitation des voitures dites de petite remise.

1°) Dans le projet de loi figurant en annexe n° 5 il est prévu :

t de maintenir les VPR sous l'autorité du ministre chargé de l'intérieur (cf. article 1^{er}) ;

u des dispositions législatives concernant le transport particulier de personnes par des VPR (cf. articles 19 à 24) ;

La seule modification par rapport à la loi du 3 janvier 1977 concerne le retrait de l'autorisation d'exploitation d'une VPR. Actuellement, seul le retrait temporaire existe. Il y a été ajoutée une possibilité de retrait définitif par symétrie avec les taxis.

v l'**abrogation de la loi n° 77-6 du 3 janvier 1977** précitée (cf. le 1° de l'article 41).

2°) Dans le projet de décret en Conseil d'Etat portant application de la loi précitée figurant en annexe n° 6 il est prévu :

t des dispositions réglementaires spécifiques concernant le transport particulier de personnes par des VPR (cf. articles 21 à 31) ; les réformes proposées par rapport aux décrets du 2 mars 1973 et du 29 novembre 1977 sont les suivantes :

J les conditions du **contrôle technique des véhicules** sont précisées et il est indiqué que ce dernier doit être **effectué auprès des centres agréés à cet effet** par l'autorité administrative compétente (cf. article 25) ; actuellement, le contrôle technique des VPR ne figure pas dans le décret du 29 novembre 1977, mais dans celui du 2 mars 1973 ; il a semblé préférable de le prévoir dans le projet de décret figurant en annexe n° 6 pour les mêmes raisons que celles précisées plus haut pour les taxis ;

J la visite médicale des conducteurs de VPR est maintenue (cf. article 26) ; actuellement, elle ne figure pas dans le décret du 29 novembre 1977, mais dans celui du 2 mars 1973 ; il a semblé préférable de la prévoir dans le projet de décret figurant en annexe n° 6 ;

J les **mêmes conditions de moralité que celles exigées des conducteurs de taxis** ont été prévues pour le titulaire de l'autorisation d'exploiter une VPR et pour le personnel chargé de conduire ce type de véhicule (cf. articles 29 et 30) ; cela a semblé être une mesure d'équité par rapport aux chauffeurs de taxi et de garantie à l'égard de la clientèle ;

u une **modification de l'article R. 221-10 du code la route** concernant la visite médicale imposée aux conducteurs de certains véhicules, le texte actuel ne parlant que « des taxis et des voitures de remise » (cf. article 49) ;

v l'**abrogation du décret n° 73-225 du 2 mars 1973** précité (cf. le 2° de l'article 52) ;

w l'**abrogation du décret n° 77-1308 du 29 novembre 1977** précité (cf. le 3° de l'article 52).

Ä Il conviendra, par ailleurs, que le ministre chargé de l'intérieur **abroge l'arrêté du 1^{er} décembre 1977 modifié** afin de le remplacer par un nouveau texte dans le but de traiter de la question du carnet de bord utilisé par les conducteurs de VPR ainsi que des caractéristiques des plaques devant être apposées sur les VPR (cf. articles 23 et 24 du projet de décret d'application de la loi).

Å Il faudra, enfin, que le ministre chargé de l'intérieur prenne un arrêté fixant les modalités pratiques de délivrance des autorisations d'exploitation des VPR (cf. article 31 du projet de décret d'application de la loi).

III - Modifications concernant les voitures de grande remise (VGR) :

Actuellement, les VGR sont placées sous l'autorité du ministre chargé du tourisme. Les textes qui les régissent sont pour la plupart très anciens. Ce sont :

Ⓒ le décret n° 55-961 du 15 juillet 1955 relatif à l'exploitation des entreprises de remise et de tourisme : d'une part, ses articles 1^{er}, 2, 3 et une partie de son article 4 ont été codifiés dans la partie législative du code du tourisme (cf. articles L. 231-1 à L. 231-4), d'autre part, une partie de son article 4 et ses articles 5, 6, 7 et 8 ont été codifiés dans la partie réglementaire (décrets en Conseil d'Etat) dudit code (cf. articles R. 231-1 à R. 231-4 et article R. 231-6) et, enfin, son article 9 n'a fait l'objet d'aucune codification ;

Ⓒ l'arrêté du 18 avril 1966 modifié relatif aux conditions d'exercice de la profession d'entrepreneur de remise et de tourisme : d'une part, ses articles 1^{er} et 2 ont été codifiés dans la partie réglementaire (décrets en Conseil d'Etat) du code du tourisme (cf. articles R. 231-7 à R. 231-9), d'autre part, son article 3 a été codifié dans la partie réglementaire (décrets simples) dudit code (cf. article D. 231-5) et, enfin, ses autres articles toujours en vigueur (une partie de l'article 4, les articles 5 à 17 et l'article 19) n'ont pas fait l'objet d'une codification ;

Ⓒ l'article D. 122-33 du code du tourisme concernant les compétences et la composition de la commission départementale de l'action touristique.

1°) Dans le projet de loi figurant en annexe n° 5 il est prévu :

t de placer les VGR sous l'autorité du ministre chargé de l'intérieur (cf. article 1^{er}) ;

u des dispositions législatives concernant le transport particulier de personnes par des VGR (cf. articles 25 à 31) ; les principales réformes sont les suivantes :

J les VGR ne peuvent **pas avoir de compteur ni de radio** (cf. article 26) ; dans les textes actuels, rien n'est dit sur la radio ; s'agissant du compteur, ces textes prévoient la possibilité d'une dérogation accordée par le préfet ; il est apparu souhaitable d'adopter pour les VGR les mêmes dispositions que pour les VPR car dans les deux cas le tarif de la course est décidé à l'avance d'un commun accord entre les parties et la réservation du véhicule doit être faite préalablement au siège de l'entreprise ;

J il a été prévu les **mêmes sanctions que pour les VPR en cas d'infraction** dans l'exercice de l'activité de grande remise (cf. article 28) ; il s'agit, en effet, d'activités identiques même si les véhicules sont plus luxueux dans le cas des VGR ;

v **l'abrogation des articles L. 231-1 à L. 231-4 du code du tourisme** (cf. le 3° de l'article 41).

2°) Dans le projet de décret en Conseil d'Etat portant application de la loi précitée figurant en annexe n° 6 il est prévu :

t des dispositions réglementaires spécifiques concernant le transport particulier de personnes par des VGR (cf. articles 32 à 40) ; les principales réformes sont les suivantes :

J les conditions du **contrôle technique des VGR** sont précisées et il est indiqué que ce dernier doit être **effectué auprès des centres agréés à cet effet** par l'autorité administrative compétente (cf. article 36) ; il s'agit donc des mêmes précisions que pour les taxis et les VPR ;

J la **visite médicale des conducteurs de VGR** est **instituée** (cf. article 37) ; dans ce texte, il est fait un renvoi au code de la route ; c'est pourquoi, ainsi qu'on le verra au u ci-dessous, l'article R. 221-10 dudit code est modifié ;

J les **mêmes conditions de moralité que celles exigées des conducteurs de taxis** ont été prévues pour le titulaire d'une licence d'entrepreneur de grande remise et pour le personnel chargé de conduire les VGR (cf. articles 38 et 39) ; cela a semblé être une mesure d'équité par rapport aux chauffeurs de taxi et de garantie à l'égard de la clientèle ;

u une **modification de l'article R. 221-10 du code la route** afin d'imposer aux conducteurs de VGR une visite médicale, comme c'est déjà le cas actuellement pour les chauffeurs de taxis et les conducteurs de VPR (cf. article 49) ;

v **l'abrogation des articles R. 231-1 à R. 231-4, R. 231-6 à R. 231-9 et D. 231-5 du code du tourisme** (cf. le 5° de l'article 52) ;

w **deux modifications de l'article D. 122-33 du code du tourisme** (cf. le 6° et le 7° de l'article 52) afin d'enlever toute compétence en matière de VGR à la commission départementale de l'action touristique.

Ä Il conviendra, par ailleurs, d'**abroger ce qu'il reste de l'arrêté du 18 avril 1966** précité afin de le remplacer par un nouveau texte émanant des ministres chargés de l'intérieur et des transports (cf. article 40 du projet de décret d'application de la loi). Une liste des types de véhicules pouvant être utilisés comme VGR devra y être annexée.

IV - Modifications concernant les motos :

Actuellement, un seul texte concerne les motos. Il s'agit du 3^{ème} alinéa de l'article 36 de la d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 depuis sa modification le 5 janvier 2006 à la faveur d'un amendement parlementaire.

Avant 2006, la LOTI s'appliquait à toute « *entreprise de transport routier public de personnes ou de marchandises ... disposant d'un ou plusieurs véhicules automobiles d'aux moins deux essieux* ». Cette rédaction du 3^{ème} alinéa de l'article 36 de la LOTI empêchait que ce texte puisse s'appliquer aux motos effectuant du transport de personnes pour deux raisons : d'une part, il ne s'agit pas de transport public de personnes, mais de transport particulier et, d'autre part, les motos ne disposent pas de deux essieux.

L'amendement parlementaire de 2006 a eu pour but de modifier le 3^{ème} alinéa de l'article 36 de la LOTI afin de l'appliquer à toute « *entreprise de transport routier public de personnes ou de marchandises ... disposant d'un ou plusieurs véhicules motorisés* », les termes « *véhicules motorisés* » permettant d'englober les motos. Ce texte n'a, cependant, jamais fait l'objet d'un décret d'application car les motos effectuant du transport de personnes ne font pas du transport public.

1°) Dans le projet de loi figurant en annexe n° 5 il est prévu :

t de placer les motos effectuant du transport particulier de personnes sous l'autorité du ministre chargé de l'intérieur (cf. article 1^{er}) ;

u des dispositions législatives concernant le transport particulier de personnes par des motos (cf. articles 32 à 38) ; les principales dispositions sont les suivantes :

J les motos ne peuvent **pas avoir de compteur ni de radio** (cf. article 33) ; il est apparu souhaitable d'adopter pour les motos les mêmes dispositions que pour les VPR car dans les deux cas le tarif de la course est décidé à l'avance d'un commun accord entre les parties et la réservation du véhicule doit être faite préalablement au siège de l'entreprise ;

J il a été prévu les **mêmes sanctions que pour les VPR en cas d'infraction** constatée dans l'exercice de l'activité de transport par moto (cf. article 35) ; il s'agit, en effet, d'activités identiques même si les véhicules utilisés sont différents ;

v une **modification du 3^{ème} alinéa de l'article 36 de la LOTI** afin de revenir à la rédaction antérieure à 2006, ce qui exclut de facto les motos de la LOTI (cf. article 40).

2°) Dans le projet de décret en Conseil d'Etat portant application de la loi précitée figurant en annexe n° 6 il est prévu :

t des dispositions réglementaires spécifiques concernant le transport particulier de personnes par des motos (cf. articles 41 à 46) ; rien n'existe actuellement en matière réglementaire s'agissant des motos ; les principales dispositions sont les suivantes :

J il est institué un **contrôle technique des motos** et ses conditions de réalisation sont précisées ; il est également indiqué que ce contrôle doit être **effectué auprès des centres agréés à cet effet** par l'autorité administrative compétente (cf. article 42) ; il s'agit donc des mêmes précisions que pour les taxis, les VPR et les VGR ;

J une **visite médicale des conducteurs de motos** est **instituée** (cf. article 43) ; dans ce texte, il est fait un renvoi au code de la route ; c'est pourquoi, ainsi qu'on le verra au u ci-dessous, l'article R. 221-10 dudit code est modifié ;

J les **mêmes conditions de moralité que celles exigées des conducteurs de taxis** ont été prévues pour le titulaire de l'autorisation d'exploiter une moto et pour le personnel chargé de conduire ce type de véhicule (cf. articles 44 et 45) ; cela a semblé être une mesure d'équité par rapport aux chauffeurs de taxi et de garantie à l'égard de la clientèle ;

u une **modification de l'article R. 221-10 du code de la route** afin d'imposer aux conducteurs de ces motos une visite médicale, comme c'est déjà le cas actuellement pour les chauffeurs de taxis et les conducteurs de VPR (cf. article 50) ;

v une **modification de l'article R. 221-11 du code de la route**, qui est la conséquence de la modification de l'article R. 221-10 du même code (cf. article 51).

Ä Il faudra, par ailleurs, qu'un arrêté fixe les modalités pratiques d'exercice de cette profession (cf. article 46 du projet de décret d'application de la loi). Ce texte, qui sera signé par les

ministres chargés de l'intérieur et des transports, devra comporter une annexe fixant la liste des motos pouvant procéder à du transport particulier de personnes.

V - Modifications concernant la commission chargée d'examiner les questions relatives aux taxis, aux VPR, aux VGR et aux motos :

Actuellement, le décret n° 86-427 du 13 mars 1986 portant création de la commission des taxis et des voitures de petite remise définit les pouvoirs et les modalités d'organisation de la commission départementale ou communale des taxis et des VPR. Celle-ci est consultée, selon le cas, par le préfet ou le maire territorialement compétent et, à Paris, par le préfet de police « *sur les questions d'organisation, de fonctionnement et de discipline des professions concernées* ». Elle « *peut également être consultée sur les problèmes relatifs à la formation professionnelle des conducteurs et à la politique du transport de personnes dans le ressort de sa compétence* ».

Le projet de loi figurant en annexe n° 5 a :

- d'une part, placé sous l'autorité du ministre chargé de l'intérieur toutes les questions relatives aux taxis, aux VPR, aux VGR et aux motos (cf. article 1^{er}),
- d'autre part, prévu que soit consultée une commission sur les autorisations d'exercer et sur les sanctions concernant les taxis (cf. articles 6, 8 et 16), les VPR (cf. articles 21 et 22), les VGR (cf. articles 27 et 28) et les motos (cf. articles 34 et 35).

Le projet de décret en Conseil d'Etat portant application de la loi précitée figurant en annexe n° 6 renvoie à un décret simple (cf. article 47) le soin de définir les pouvoirs, la composition et le fonctionnement de la commission en question.

C'est l'objet du projet de décret figurant en annexe n° 7. Il crée une commission (départementale ou communale) chargée du suivi de l'activité des taxis, des VPR, des VGR et des motos. **Ce texte abroge donc le décret n° 86-427 du 13 mars 1986 portant création de la commission des taxis et des voitures de petite remise** (cf. article 13).

Ce projet de décret reprend les grandes lignes du décret du 13 mars 1986. Toutefois, ce dernier se contente d'indiquer, s'agissant du collège des organisations professionnelles, qu'il est composé des « *organisations professionnelles les plus représentatives au plan local* » sans préciser comment doit être déterminée cette représentativité.

La grande innovation du projet de décret figurant en annexe n° 7 est de fixer des **règles précises pour déterminer la représentativité au plan local des différentes organisations professionnelles** (cf. article 4). Il prévoit ainsi, lorsque le nombre de taxis situés dans le secteur de compétence de la commission est supérieur à 50, l'organisation par le maire ou le préfet, selon le cas, d'une consultation par voie postale. Cette consultation doit être organisée dans les trois mois qui précèdent le renouvellement de la commission (cf. article 6).

Il est indiqué également que dans le délai de trois mois à compter de la publication de ce nouveau décret il doit être procédé à la désignation des membres des commissions selon ces nouveaux principes (cf. article 12).

Cette réforme importante devrait permettre de faire cesser les polémiques quant à la représentativité de telle ou telle organisation professionnelle.

Calendrier de réalisation des réformes proposées dans le rapport

Mesures	Ministères responsables	Date de mise en œuvre	Effet escompté
<p>Arrêté portant modification de l'arrêté du 11 septembre 1959 modifié relatif au calcul des cotisations sociales dues pour les chauffeurs de taxi du département de la Seine non propriétaires de leur voiture (Annexe n° 8)</p>	<p>Ministère chargé du travail</p>	<p>1^{er} juillet 2008</p> <p>L'arrêté est prêt. Cette date d'application y figure (cf. article 3) car s'il est décidé de le signer il pourra être publié courant avril 2008. L'entrée en vigueur prévue le 01/07/2008 laissera au ministère concerné le temps de prendre les dispositions nécessaires sur le plan pratique pour une application effective à la date précitée.</p>	<p>Modifier les modalités de calcul des cotisations sociales pour les locataires de taxi de la zone des taxis parisiens (hors sociétaires coopérateurs exploitant par location un taxi) afin de les rendre identiques à celles applicables à Marseille et à Lyon.</p>
<p>Loi relative au transport particulier de personnes par véhicules de moins de dix places (taxis, voitures de petite remise, voitures de grande remise, véhicules motorisés à deux ou trois roues) (Annexe n° 5)</p>	<p>Ministère chargé de l'intérieur</p>	<p>Le projet de loi est prêt, ce qui doit permettre d'accélérer le processus.</p> <p>Inscription à l'ordre du jour parlementaire à l'initiative du Gouvernement (au plus tôt avant juillet 2008) et vote à la diligence de la souveraineté nationale.</p>	<p><u>Les principaux effets escomptés sont les suivants :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> t Placer tous les véhicules de moins de 10 places faisant du transport particulier de personnes sous l'autorité du ministère chargé de l'intérieur. u Rendre plus rationnelle la décision de création des ADS en la fondant sur les résultats d'un indice d'activité économique pertinent au plan local calculé par un observatoire national composé d'experts (en matière de statistiques) des services de l'Etat. v Réduire les délais de vente des ADS afin de fluidifier le marché. w Permettre aux chauffeurs de taxis qui le souhaitent d'accéder aux services à la personne. x Imposer les mêmes règles de fonctionnement aux VPR, aux VGR et aux motos : pas de taximètre, pas de radio, prix négocié entre les parties, réservation au siège de l'entreprise, pas de stationnement sur la voie publique sauf en cas de réservation préalable, pas de maraude. y Appliquer pour les VPR, les VGR et les motos les mêmes sanctions en cas d'infraction.

Mesures	Ministères responsables	Date de mise en œuvre	Effet escompté
<p>Décret portant application de la loi n° 2008-2008 relative au transport particulier de personnes par véhicules de moins de dix places (taxis, voitures de petite remise, voitures de grande remise, véhicules motorisés à deux ou trois roues) (Annexe n° 6)</p>	<p>Ministère chargé de l'intérieur</p>	<p>Publication dans le mois qui suit la publication de la loi.</p> <p>En effet, le projet de décret est prêt, ce qui doit permettre d'accélérer le processus de signature et de publication de ce texte.</p>	<p>Les principaux effets escomptés sont les suivants :</p> <p>t La connexion obligatoire entre le taximètre, dont la mémoire aura été bloquée, et une imprimante permettra d'éditer systématiquement une facture pour le client et un bulletin quotidien d'activité du véhicule. Ainsi seront mises en œuvre la transparence dans cette profession et la sécurité financière des clients.</p> <p>u La fusion des deux parties de l'examen du certificat de capacité professionnelle de conducteur de taxi va dégager des moyens pour mettre en place une épreuve comportementale et augmenter le nombre de sessions.</p> <p>v L'incompatibilité des fonctions d'examineur et de formateur évitera des dérives.</p> <p>w Le fait que le contrôle technique des taxis ne puisse plus être fait que dans le secteur privé va permettre aux administrations qui l'effectuaient de se consacrer uniquement aux tâches qui leur incombent par nature.</p> <p>x Le contrat type de location rendu obligatoire va permettre une uniformité de traitement des locataires au plan national.</p> <p>y Les restrictions géographiques pour l'inscription sur les listes d'attente vont permettre d'éviter des dérives.</p> <p>z Les nouvelles ADS sont réservées aux salariés et aux locataires n'ayant pas d'ADS, ce qui constitue une mesure d'équité. Quand des sociétés de location existent, il faut leur réserver 30% de ces ADS.</p> <p>{ Dans la zone des taxis parisiens, trois mesures vont permettre d'augmenter la présence des taxis notamment aux heures de pointe :</p> <p>(E)les contraintes horaires d'exploitation imposées pendant 5 ans aux nouvelles ADS (équivalent à 350 ADS la première année) ;</p> <p>(E)l'uniformisation de la durée maximale de travail (11h) pour les artisans et les locataires (équivalent à 600 ADS) ;</p> <p>(E)la possibilité de doublage offerte, sur la base du volontariat, aux titulaires d'ADS, c'est-à-dire aussi bien aux artisans qu'aux sociétés de location.</p>
<p>Décret portant création de la commission des taxis, des voitures de petite remise, des voitures de grande remise et des véhicules motorisés à deux ou trois roues (Annexe n° 7)</p>	<p>Ministère chargé de l'intérieur</p>	<p>Publication dans le mois qui suit la publication de la loi.</p> <p>En effet, le projet de décret est prêt, ce qui doit permettre d'accélérer le processus de signature et de publication de ce texte. Il peut même être publié le même jour que le décret d'application de la loi.</p>	<p>t Le fait que l'activité des véhicules de moins de 10 places faisant du transport particulier de personnes (taxis, VPR, VGR et motos) soit soumise à la même commission consultative permettra d'avoir au plan local une organisation cohérente de ces moyens de transport.</p> <p>u L'instauration d'élections dans les secteurs géographiques possédant plus de 50 taxis permettra d'avoir, enfin, connaissance de la représentativité réelle au plan local des différentes organisations professionnelles.</p>

Tous les arrêtés figurant dans les tableaux ci-après devront être élaborés dès adoption des conclusions du présent rapport, ce qui aura pour effet d'accélérer leur mise en œuvre après la publication de la loi et de son décret d'application.

Mesures	Ministères responsables	Date de mise en œuvre	Effet escompté
Arrêté relatif aux équipements spéciaux des taxis (cf. article 1 ^{er} du projet de décret d'application de la loi)	Ministre chargé de l'industrie	Publication dans les 2 mois qui suivent la publication de la loi.	<p>t Les effets du raccordement systématique du taximètre à mémoire bloquée à une imprimante ont été décrits à la page 2 de ce tableau à propos du décret d'application de la loi.</p> <p>u Rendre le lumineux plus lisible ne pourra que satisfaire la clientèle.</p> <p>Cet arrêté n'est pris que parce que le fondement juridique du texte actuellement en vigueur aura changé du fait qu'une nouvelle loi et un nouveau décret d'application de celle-ci seront intervenus.</p>
Arrêté déterminant les caractéristiques de la plaque devant être scellée sur les taxis (cf. article 1 ^{er} du projet de décret d'application de la loi)	Ministère chargé de l'intérieur	Publication dans le mois qui suit la publication de la loi.	<p>Les principaux effets escomptés sont les suivants :</p> <p>t Intégrer l'aspect qualité de service comme l'un des éléments déterminants (connaissance précise des normes de la profession et mise en place d'un examen oral comportemental).</p> <p>u Supprimer l'épreuve de connaissance de la législation et de la réglementation des armes.</p> <p>v Vérifier la maîtrise réelle du français.</p> <p>w Renforcer les questions relatives au code de la route et à la sécurité routière.</p> <p>x Introduire une épreuve de langue étrangère optionnelle, en particulier l'anglais.</p>
Arrêté relatif à l'examen du certificat de capacité professionnelle de conducteur de taxi (cf. article 3 du projet de décret d'application de la loi)	Ministres chargés de l'intérieur et de l'artisanat	Publication dans le mois qui suit la publication de la loi. Ce texte remplacera l'arrêté du 5 septembre 2000.	<p>Le stage d'adaptation est plus conforme à l'esprit du traité sur l'Union européenne que l'épreuve d'aptitude prévue actuellement. Celle-ci est, en effet, excessive au regard de la liberté d'établissement.</p>
Arrêté relatif au stage d'adaptation destiné aux ressortissants de l'Union européenne ou des Etats parties à l'accord sur l'Espace économique européen qui exercent dans leur pays la profession de conducteur de taxi et souhaitent poursuivre leur activité en France (cf. article 5 du projet de décret d'application de la loi)	Ministres chargés de l'intérieur et de l'artisanat	Publication dans les 2 mois qui suivent la publication de la loi.	

Mesures	Ministères responsables	Date de mise en œuvre	Effet escompté
Arrêté relatif aux conditions d'agrément des établissements et des écoles assurant la préparation du certificat de capacité professionnelle des conducteurs de taxi (cf. article 9 du projet de décret d'application de la loi)	Ministres chargés de l'intérieur et de l'artisanat	<p>Publication dans le mois qui suit la publication de la loi.</p> <p>Ce texte remplacera l'arrêté du 7 décembre 1995.</p>	<p>t Définir les conditions d'agrément des écoles.</p> <p>u Préciser les clauses devant figurer dans le règlement intérieur des écoles, les règles minimales concernant les locaux et le matériel utilisés dans le cadre de l'enseignement et notamment les prescriptions concernant les véhicules utilisés ainsi que l'information qui doit être impérativement fournie aux élèves.</p> <p>v Prévoir lors du renouvellement de l'agrément la consultation obligatoire par le préfet du conseil régional quant à l'évaluation pédagogique de l'école concernée.</p>
Arrêté relatif à l'observatoire national regroupant les services de l'Etat compétents en matière statistique chargé de déterminer pour chaque département un indice d'activité économique devant servir de base à la décision de créer ou non de nouvelles « licences » de taxis (cf. article 12 du projet de décret d'application de la loi)	Ministres chargés de l'intérieur et des finances	<p>Publication dans le mois qui suit la publication de la loi.</p>	<p>t Le fait que cet observatoire soit composé d'experts statisticiens des services de l'Etat va garantir son impartialité.</p> <p>u L'évaluation, au moins deux fois par an, département par département, d'un indice d'activité économique pertinent au plan local va servir de base objective à la décision de créer ou non localement des ADS.</p>
Arrêté définissant le modèle de contrat type de location de taxi (cf. article 13 du projet de décret d'application de la loi)	Ministres chargés de l'intérieur, du travail et de l'artisanat	<p>Publication dans le mois qui suit la publication de la loi.</p> <p>Les ministères concernés par la rédaction de ce contrat type pourront s'inspirer utilement du document élaboré par la préfecture de police il y a plusieurs années et qui est en vigueur dans la zone des taxis parisiens.</p>	Le contrat type de location rendu obligatoire va permettre une uniformité de traitement des locataires au plan national.
Arrêté définissant les modalités d'exercice du doublage dans la zone des taxis parisiens (cf. article 19 du projet de décret d'application de la loi)	Ministre chargé de l'intérieur	<p>Publication dans le mois qui suit la publication de la loi.</p> <p>Le ministre chargé de l'intérieur pourra s'inspirer utilement de ce qui est pratiqué depuis plusieurs années à la préfecture de police.</p>	Dans la zone des taxis parisiens, l'extension des possibilités de doublage actuellement en vigueur va permettre d'augmenter la présence des taxis notamment aux heures de pointe.

Mesures	Ministères responsables	Date de mise en œuvre	Effet escompté
Arrêté définissant le carnet de bord utilisé par les conducteurs de VPR ainsi que des caractéristiques des plaques devant être apposées sur les VPR (cf. articles 23 et 24 du projet de décret d'application de la loi)	Ministre chargé de l'intérieur	Publication dans le mois qui suit la publication de la loi. Ce texte remplacera l'arrêté du 1 ^{er} décembre 1977 modifié.	Cet arrêté n'est pris que parce que le fondement juridique du texte actuellement en vigueur aura changé du fait qu'une nouvelle loi et un nouveau décret d'application de celle-ci seront intervenus.
Arrêté fixant les modalités pratiques de délivrance des autorisations d'exploitation des VPR (cf. article 31 du projet de décret d'application de la loi).	Ministre chargé de l'intérieur	Publication dans les 3 mois qui suivent la publication de la loi.	Clarifier les modalités d'exercice de cette profession.
Arrêté relatif aux conditions d'exercice de la profession d'entrepreneur de grande remise (cf. article 40 du projet de décret d'application de la loi).	Ministres chargés de l'intérieur et des transports	Publication dans les 3 mois qui suivent la publication de la loi. Cet arrêté remplacera l'arrêté du 18 avril 1966.	<ul style="list-style-type: none"> t Ce texte est l'occasion de « dépoussiérer » l'arrêté du 18 avril 1966. u Ce texte devra comporter une annexe fixant la liste exhaustive des types de véhicules pouvant être utilisés comme VGR.
Arrêté relatif aux conditions d'exercice de la profession d'exploitant de motos (cf. article 46 du projet de décret d'application de la loi)	Ministres chargés de l'intérieur et des transports	Publication dans les 3 mois qui suivent la publication de la loi.	<ul style="list-style-type: none"> t Prévoir les modalités d'exercice de cette profession afin de créer un cadre réglementaire qui fait totalement défaut aujourd'hui. u Insister sur les garanties de sécurité indispensables pour faire du transport de clients sur de tels véhicules. v Ce texte devra comporter une annexe fixant la liste exhaustive des motos pouvant procéder à du transport particulier de personnes.