



La drôle d'histoire des voitures de tourisme avec chauffeur

Richard Darbéra

► To cite this version:

Richard Darbéra. La drôle d'histoire des voitures de tourisme avec chauffeur. Transports : économie, politique, société, 2012, 472, pp.26-27. halshs-00771263v2

HAL Id: halshs-00771263

<https://shs.hal.science/halshs-00771263v2>

Submitted on 4 Feb 2013

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

LA DRÔLE D'HISTOIRE DES VOITURES DE TOURISME AVEC CHAUFFEUR

Richard Darbéra
Chercheur au CNRS
Latts, École des Ponts ParisTech
<darbera@enpc.fr>

(Article publié sous : Richard Darbéra, “ La drôle d’histoire des voitures de tourisme avec chauffeur ”, *Transports* n°472, mars-avril 2012, pp. 27-29)

Résumé

Dans les pays européens qui, contrairement aux Pays-Bas ou à la Suède, n'ont pas totalement dérégulé le secteur des taxis on trouve, à côté des taxis qui ont le monopole des courses commandées dans la rue, une offre importante de transports particuliers de personnes qui assure les courses commandées par téléphone, comme les *minicabs* au Royaume-Uni ou les *mietwagen* en Allemagne. En France, depuis que sous la pression des taxis le ministère de l'Intérieur a étranglé la petite remise, la demande insatisfaite de transport particulier de personnes a entraîné l'apparition de différentes offres qui s'efforcent de combler le vide en essayant de tromper la vigilance des taxis. Jusqu'à présent ces derniers ont réussi à obtenir des pouvoirs publics la production d'une réglementation tatillonne pour enfermer cette concurrence potentielle dans des marchés de niche. Après la « voiture de petite remise », le « véhicule sanitaire léger », et le « transport occasionnel », leur dernier avatar, la « voiture de tourisme avec chauffeur », connaîtra-t-elle le même sort ?

-oOo-

1. Depuis l'époque de Louis XIV, à Paris et à Londres, puis progressivement dans le reste du monde, on a toujours distingué deux types de transport particulier de personnes : d'une part les « voitures de place », qu'on appelle maintenant taxis, et d'autre part les « voitures de remise ». Les premières, parce qu'elles stationnent sur les places publiques et croisent dans les rues à la recherche de clients, sont généralement très strictement réglementées et régulées. Leur nombre est généralement soumis à quotas et leurs tarifs sont administrés. Les voitures de remise, en revanche, ont des tarifs libres puisque le client, qui doit aller les chercher dans leur remise ou leur garage, peut faire jouer la concurrence. Elles ne sont pas non plus soumises à quotas puisque qu'elles n'encombrent pas la voie publique dans l'attente ou à la recherche de clients.

2. En 1955, un décret¹ a réactivé une distinction ancienne entre voitures de *petite* remise et voitures de *grande* remise. Selon ce décret, les secondes sont des « voitures de tourisme de luxe, dites "voitures de grande remise", conduites par le propriétaire ou son préposé, suivant des conditions fixées à l'avance entre les parties.../ Elles doivent être d'un type récent et offrir aux passagers les conditions de confort et les aménagements intérieurs, la puissance et la rapidité réclamés par la clientèle internationale ». Contrairement aux voitures de petite remise qui, comme les taxis, relèvent du ministre de l'Intérieur, les voitures de grande remise relèvent du « ministre des travaux publics, des transports et du tourisme ». Un arrêté de 1990² a précisé les caractéristiques des véhicules utilisables pour des services de grande remise : « 4 portes et 5 places minimum, puissance fiscale de 9 CV au moins pour les moteurs à essence et de 6 CV au moins pour les moteurs Diesel, une longueur minimale hors tout de 4,50 mètres et une largeur minimale hors tout de 1,70 mètre ». À notre connaissance, peu d'administrations dans le monde se soucient d'expliquer, dans de tels détails, à des entrepreneurs privés, les goûts de leur clientèle internationale.

3. La cohabitation entre ces trois types de transport particulier de personnes : taxi, voitures de petite remise, et voitures de grande remise n'a pas posé de problème jusqu'aux années 70 lorsque le téléphone s'est démocratisé dans tous les foyers. Avec le téléphone, il n'était plus besoin d'aller chercher ces voitures dans leur remise, un simple coup de fil suffisait pour commander une course. Partout les taxis ont vu le danger de cette nouvelle concurrence, et ont protesté contre le développement rapide des petites remises, mais c'est en France qu'ils ont été particulièrement bien écoutés. En effet, depuis plus de 30 ans, les ministres de l'Intérieur successifs se sont appliqués à faire quasiment disparaître les voitures de petite remise, en

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

² Arrêté du 7 septembre 1990 modifiant l'arrêté du 18 avril 1966 modifié relatif aux conditions d'exercice de la profession d'entrepreneur de remise et de tourisme

sommant leurs préfets de ne plus accorder de licences. En 1993, une circulaire³ du ministre de l'intérieur (Charles Pasqua) aux préfets leur recommandait, dans une belle litote, de « ne pas étendre à l'excès le nombre des exploitants de voitures de petite remise de façon à maintenir les fragiles équilibres avec les exploitants de taxi ». Ces licences étant intransmissibles et incessibles, ce dernier acte administratif, non seulement gelait définitivement l'expansion des petites remises, mais il garantissait leur disparition à terme. Les artisans taxi ont obtenu ce qu'ils avaient demandé⁴. Alors qu'à Londres il y a deux fois plus de *minicabs* que des taxis noirs, et qu'à New York il y a trois fois plus de *liveries* que de taxis jaunes, à Paris il n'y a plus aucune voiture de petite remise et il en reste très peu en province.

4. C'est sans doute pour combler en partie ce vide que se sont spontanément développés en France les « transports occasionnels » sous régime LOTI⁵ et que le législateur a créé les Véhicules Sanitaires Légers (VSL) pour le transport de malades. Plusieurs économistes ont depuis recommandé de libérer la petite remise⁶. C'était, par exemple, la « décision n°210 » du rapport Attali commandée par Nicolas Sarkozy en 2008 (Darbéra, 2008). Mais après trois jours de manifestations des taxis dans plusieurs villes de France, le gouvernement a rapidement enterré cette proposition du rapport Attali.

5. Toutefois l'histoire ne s'arrête pas là. En effet, depuis le décret du 18 mai 2007 relatif à la composition du premier gouvernement Fillon créant le ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, la direction du Tourisme auparavant rattachée au ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer est confiée au ministère de l'Économie, de l'Industrie et de l'Emploi, lui-même rattaché au ministère des Finances. Deux ans plus tard, par la modification de quelques paragraphes dans l'épais Code du Tourisme, la législation des voitures de grande remise a été « modernisée » en prenant le nom de « voiture de tourisme avec chauffeur ou VTC ». Cette réforme est entrée en vigueur le 1er janvier 2010 conformément à l'article 20 du décret de décembre 2009 portant application de la loi de développement et de modernisation des services touristiques⁷.

6. Ces textes ont largement modifié le secteur du transport de tourisme en simplifiant l'accès à la profession: disparition des régimes préexistants et leur remplacement par un régime unique, déclaratif auprès d'Atout France. Les entreprises ne sont plus astreintes à posséder elles mêmes de licences, et ne seront plus soumises à des limites quantitatives liées au nombre de voitures principales ou auxiliaires pouvant être exploitées par l'entrepreneur. Mais surtout, les exigences sur les véhicules ont été revues à la baisse : le nombre minimum de places a été ramené de cinq à quatre, la longueur minimale de 4,5 m à 4,4 m et les prescriptions en matière de puissance des véhicules ont été supprimées. Bien que très discrète, cette réforme n'est pas passée inaperçue, et l'activité a connu une expansion rapide.

7. Ainsi, par un habile tour de passe-passe, le législateur venait de ressusciter une forme de petite remise, mais une petite remise hors d'atteinte du ministre de l'Intérieur, et une petite remise débarrassée des entraves qui, en 1977⁸, avaient été mises à son activité comme l'interdiction de porter des signes distinctifs sur la carrosserie ou l'obligation de fait de revenir à sa base (la remise) après chaque course. Cet empiètement du ministère des Finances dans le domaine réservé du ministère de l'Intérieur ne s'est sans doute pas fait par inadvertance. En effet, en 2008, des économistes de la Direction Générale du Trésor avaient mesuré la corrélation entre la pénurie de taxi dans les villes de province et la valeur vénale des licences. On notera que pour réaliser cette étude⁹, les chercheurs n'ont pas eu accès aux statistiques internes du ministère de l'Intérieur, et qu'ils ont dû se contenter de statistiques publiées, déjà vieilles de plusieurs années.

8. Le 3 août 2010, dans sa question écrite¹⁰ au secrétaire d'État chargé du commerce, le député Philippe Vigier notait que depuis l'entrée en vigueur de la loi, 267 entreprises s'étaient déjà déclarées sous ce nouveau régime, et il insistait sur la crainte de la Fédération Nationale des Artisans du Taxi « que les contraintes d'accès à cette profession soient insuffisantes pour garantir professionnalisme et sécurité et que le champ d'activité de ces entreprises englobe les transports assurés traditionnellement ou à titre accessoire par les taxis et ne se limite pas aux

³ Circulaire n° nor/int/d/93/00143/c, qui sera reprise par Pierre Chevènement en 2000 n° nor/int/d/00/00220/c

⁴ Alain Estival dans *Le Taxi, métier inconnu* (Juillet 2002, FNAT, Paris) note: «En 1993, Armand Arianer (président de la Fédération Nationale des Artisans Taxis) clôtura ce dossier en signant un protocole d'accord mettant un terme à cette bataille et à l'existence de ces véhicules»

⁵ Loi d'Orientation des Transports Intérieurs

⁶ Voir Darbéra, Richard, "L'étranglement de la petite remise", *Transports* n° 432, juillet-août 2005, pp. 236-243.

⁷ Loi n° du 22 juillet 2009, JO du 24 juillet 2009 Décrets n°2009-1650 et 2009-1652 du 23 décembre 2009

⁸ Loi n°77-6 du 3 janvier 1977 relative à l'exploitation des voitures dites de "petite remise"

⁹ Bacache-Beauvallet, Maya, Lionel Janin et Emmanuel Blervaque "Valeur de licence et régulation du marché des taxis". Communication présentée au 57e congrès annuel de l'AFSE. 18 et 19 septembre 2008, Paris: la Sorbonne, 25 p.

¹⁰ Question publiée au JO le : 03/08/2010 page : 8422. Réponse publiée au JO le : 14/09/2010 page : 9987

seules activités touristiques ». En Août 2011, le nombre de VTC approchait 2000 selon le *Registre des Exploitants de Voitures de Tourisme avec Chauffeur*¹¹, dont la moitié en Île-de-France. Mais ce chiffre sous-estime sans doute largement l'importance du secteur car il ne donne pas le nombre de véhicules, quand on sait que certains exploitants ont plusieurs dizaines de véhicules.

9. Selon le décret initial, toute personne ou société souhaitant exercer cette activité doit être inscrite à un registre, l'inscription étant accordée par une commission d'immatriculation. L'exploitant de voitures de tourisme avec chauffeur doit joindre à sa demande d'immatriculation un état prévisionnel du nombre de chauffeurs et du nombre de voitures de tourisme retenus pour l'exercice de son activité. Mais une fois l'autorisation d'exercer accordée, contrairement aux transporteurs exerçant sous le régime LOTI, il n'est plus nécessaire de déclarer le parc réel ni l'effectif de chauffeurs. Il n'existe donc pas de statistiques sur le parc de VTC en circulation. L'autorisation est à renouveler tous les trois ans.

10. Les chauffeurs doivent posséder une carte professionnelle. Pour l'obtenir, ils doivent justifier d'un stage de formation professionnelle, comprenant une partie théorique (réglementation des transports et code de la route, relations avec la clientèle, notions de culture générale, langue étrangère - ce module devant représenter au moins 20 % de la formation) et une partie pratique (stage de conduite et, le cas échéant, stage de secourisme). Le principe de ce stage, réclamé par la FNAT, a finalement été retenu par la direction du Tourisme et par Matignon qui, initialement, ne l'estimaient pas nécessaire. De la même façon, la FNAT a obtenu que les chauffeurs présentent un casier judiciaire vierge.

11. Dans les villes moyennes, la concurrence apportée par les VTC présente sans doute un danger réel pour les taxis. Et leur réaction est très vive. En témoigne l'affaire Easy Take à Avignon. Cet entrepreneur, qui a mis en circulation une trentaine de Renault Kangoo, se présente comme un service de transport aux personnes proposant des prix forfaitaires « défiant toute concurrence et sans surprise » : 7 euros jusqu'à 7 kilomètres, 15 euros jusqu'à 15, etc., jour et nuit, sept jours sur sept et sans supplément bagages. Le démarrage a été tonitruant : véhicules aux couleurs voyantes, campagne publicitaire agressive... (*Le Monde* du 19.05.2011). Le syndicat des artisans-taxis du Vaucluse a saisi la justice pour qu'elle somme Easy Take de cesser son activité, en l'accusant, constats d'huissiers à l'appui, de concurrence déloyale, et plusieurs centaines de taxis ont manifesté dans les villes du sud de la France où Easy Take a commencé d'étendre son activité.

12. Il semble que cette fois encore les taxis ont été entendus. En effet, chaque année, à la date anniversaire du premier arrêté qui fixait les caractéristiques des véhicules, un nouvel arrêté remonte ces caractéristiques au niveau de celles qui étaient imposées aux voitures de grande remise, en revenant à la longueur à 4,5 m¹², puis en exigeant une puissance minimale de 88 kW soit 120 chevaux¹³. Mauvaise nouvelle pour les Kangoo bariolées d'Easy Take. Il semble bien que l'on revienne à l'austère grande remise.

13. À suivre...

Référence : Darbéra, Richard "Rapport Attali: les craintes des taxis étaient-elles fondées?", *Transport*, n° 448, mars-avril 2008, pp. 86-91.

¹¹ <http://registre-exploitants-voitures.atout-france.fr/>

¹² Arrêté du 30 décembre 2010 relatif au transport par voiture de tourisme avec chauffeur

¹³ Arrêté du 27 décembre 2011 relatif au transport par voitures de tourisme avec chauffeur