



HAL
open science

Bouleversements dans le transport particulier de personnes

Stéphane Carré

► **To cite this version:**

Stéphane Carré. Bouleversements dans le transport particulier de personnes : La profession de taxi en butte aux failles juridiques et aux ruptures technologiques. *Revue de la Recherche Juridique - Droit prospectif*, 2019, 1 (176), pp.287. halshs-02469053

HAL Id: halshs-02469053

<https://shs.hal.science/halshs-02469053>

Submitted on 19 Apr 2024

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.

Revue de la Recherche Juridique

Droit prospectif

Rédacteur en chef
Emmanuel Putman

2019-1
XLIV - 176

Presses Universitaires
d'Aix-Marseille  puam

droit public histoire du droit et des idées politiques **droit comparé**
philosophie du droit **droit civil** théorie générale **droit des affaires**
droits étrangers liberté et droits fondamentaux **droit international**
bioéthique **droit administratif** droit processuel **droit maritime**

BOULEVERSEMENTS DANS LE TRANSPORT PARTICULIER DE PERSONNES

LA PROFESSION DE TAXI EN BUTTE AUX FAILLES JURIDIQUES ET AUX RUPTURES TECHNOLOGIQUES

Stéphane CARRÉ
IUT Saint-Nazaire, UMR CNRS 6297

***Abstract:** The legal category of individual public passenger transport, which today includes transport by taxis, motorcycle taxis and chauffeur-driven transport cars (VTCs), only officially appeared in 2010, whereas cabs and shed cars have existed since the 17th century, but were subject to specific regulations. In fact, this new legal category marks a major change in the organization of this type of transport in France. The ancient supremacy of taxi professionals, based on the right to conclude transport contracts directly on public roads (crusing taxi), has been overturned by the New Information and Communication Technologies, allowing both drivers and passengers to conclude these agreements at a distance.*

Il y a dix ans, la catégorie des « transports publics particuliers de personnes », regroupant aujourd'hui les transports publics par taxis, moto-taxis et « voitures de transport avec chauffeur » (VTC) n'avait aucune existence légale, bien que cette expression se retrouvait parfois au détour de la réglementation¹. C'est à l'occasion de la codification du droit des transports, initiée par l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010, que cette catégorie juridique apparaît clairement², qui s'oppose à celle des transports publics collectifs et à l'existence marginale, du point de vue du droit des transports (droit professionnel et commercial) des transports privés. La loi n° 82-1153 d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 ne connaissait pas cette catégorie de transport alors que la LOTI était censée organiser l'ensemble des transports en France et visait à organiser les transports publics³. L'article 1^{er} du décret n° 85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports de personnes, pris en application de la LOTI, indiquait au demeurant que ses dispositions ne s'appliquaient pas aux transports effectués par taxis, voitures de petite et grande remise. Ces transports « sont soumis à des réglementations particulières ».

¹ En 2015, on comptabilisait en France 47 100 entreprises de taxis et de VTC (pour seulement 18 100 salariés). Il n'y avait que 30 300 de ces entreprises en 2009 (srces: SDES).

² Titre II du Livre 1^{er} (« Le transport routier de personnes ») de la 3^e Partie du C. transports : art. L. 3120-1 et s.

³ Les transports par taxi auraient pu être perçus comme un transport public à la demande ou comme un transport occasionnel. Mais la LOTI exigeait implicitement d'un transport à la demande qu'il soit effectué par des véhicules de transport en commun (art. 29, al. 1).

Pourtant, l'existence respective des taxis et des voitures de remise est intimement liée. Précisément, la place faite aux taxis sur la voirie a scellé le sort de ceux qui ne pouvaient être hélés par le piéton : à défaut de maraude, il n'y avait que l'alternative de la remise de la voiture au garage (I). En d'autres termes, placer les taxis, les moto-taxis et les voitures de remise, actuels VTC, sous une même catégorie juridique s'avère logique et pourrait même faire l'économie de ces distinguos⁴ qui sont la conséquence d'une histoire dont les tenants se sont progressivement délités sous la pression de plus en plus forte de Nouvelles Technologies d'Information et de Communication (II).

I. Le monopole de la maraude, pierre angulaire de la profession de taxi

Qu'est-ce qui distingue l'activité de taxi de celle des voitures de remise ? Bien sûr, l'activité de taxi implique seule le droit accordé au chauffeur de prendre spontanément en charge toute personne qui viendrait à le héler sur la voie publique, ce que la réglementation française appelle « l'autorisation de stationnement » (A). Mais cette prérogative accordée aux exploitants de taxi pour des raisons d'intérêt général a été à l'origine d'un conservatisme professionnel (B) dont vont être victimes dans un premier temps les exploitants de véhicules de remise, avant que cette situation ne se retourne finalement contre les exploitants de taxi.

A. La préservation de l'ordre public sur la voirie, objectif de la réglementation en matière de transport particulier de personnes

La réglementation en matière de transport particulier de personnes a toujours distingué divers métiers, dont l'un visait à se mettre à la disposition d'un client fortuné afin de le déplacer (la « grande remise »). Quand le privilège de stationner sur la voirie publique afin de prendre le client apparaît, s'instaure aussi la distinction entre ce qui formera la profession des taxis et les voitures de remise. La « petite remise », qui n'est pas une prestation de luxe et ne bénéficie pas de la prérogative de la maraude vit ainsi dans l'ombre des exploitants de taxi et des voitures de grande remise. Mais pour l'ensemble de ces professions, alors que la réglementation indique plutôt l'existence d'un louage de véhicule avec mise à disposition d'un chauffeur⁵, il a toujours été considéré, tant par la doctrine que par

⁴ En droit, il n'y a de taxis que là où la réglementation accorde seulement à certains exploitants le droit de stationner en voirie ou le droit de circuler à la recherche d'un client, ce qu'est la maraude au sens strict du terme (G. LEVASSEUR, « Le transport en taxi ou autre voiture de place », *Annales du droit et des sciences sociales*, 1933, Paris Sirey, p. 99 et s ; spé., p. 104, 132).

⁵ Par ex. : loi du 13 mars 1937 portant organisation des taxis à Paris, art. 1 ; D. n° 73-225 du 2 mars 1973 relatif à l'exploitation des taxis et voitures de remise, art. 1, C. transp., actuel art. L. 3121-7.

la jurisprudence, que la prestation était celle d'un transporteur⁶. La convention conclue est en principe celle d'un contrat de transport, mais ce contrat prend un tour particulier car, pour les taxis notamment, l'accord de volonté et l'exécution de la prestation peuvent se dérouler intégralement sur le domaine public.

Finalement, si les professionnels qui exploitaient des voitures de petite remise ou de grande remise pouvaient sembler faire un métier distinct de ceux assurant des opérations de taxi, c'était en conséquence de l'interdiction qui leur était faite de prendre en charge une clientèle sur la voie publique. Le voyageur devait se rendre à la remise où était garé le véhicule ou du moins rejoindre le lieu d'établissement du voiturier afin de convenir de la prestation à l'avance. Ce n'était pas le voiturier qui allait au-devant d'une clientèle pour engager une prestation ponctuelle, mais le futur passager qui se déplaçait chez le voiturier pour organiser à l'avance un voyage qui pouvait s'avérer délicat à mettre en œuvre. Mais cette situation ne prend son sens exact que s'il n'existe aucun moyen de communiquer de façon instantanée, à moins de faire signe du bord du trottoir au voiturier qui passe, sinon à s'engouffrer dans le véhicule stationné sur la rue. Cette situation a perduré près de trois cents ans, tant que la téléphonie mobile ou embarquée ne s'est pas généralisée.

Au départ, s'amorce au XVII^e siècle un service nouveau autour des lieux de pouvoir : celui d'offrir à tout instant un carrosse aux gens de cours qui sortent des palais. C'est le cas à Paris, Versailles (vers 1612), Londres⁷... Mais les véhicules encombrant la voirie. En France, la royauté décide alors de n'accorder le droit de stationner qu'aux voitures les plus luxueuses, en vertu d'un monopole (1657). Pour le reste, les voituriers doivent attendre leur clientèle en leur garage. Commence ainsi à sourdre la distinction entre taxis, grande remise et petite remise. Précisément, s'instaure la distinction entre voitures de place (ou « fiacres »), à qui seules est accordé le droit de stationner sur la voirie et les voitures de remise⁸. Puis sont octroyés d'autres monopoles pour des services similaires (voitures légères à deux roues...), tandis que les tarifs sont réglementés (1696). Par un décret du 24 novembre 1790, privilèges et monopoles sont abolis mais l'anarchie s'installe derechef sur la voirie. Dès 1796, les tarifs des fiacres parisiens sont de nouveau réglementés⁹. En 1800, est rétabli à Paris un permis de stationnement et à partir de 1817 le nombre de ces autorisations tend à diminuer, entraînant

⁶ Com., 4 déc. 1968, *D.* 1969, 200; CA Montpellier, 12 janv. 2011, n° 09/08960, *Rev. dr. transp.*, sept. 2011, somm. 128. De façon générale, G. Levasseur (*op. cit.*, p. 116 et s.), R. Rodière et B. Mercadal (*Droit des transports terrestres et aériens*, éd. Dalloz, 1990) font du contrat de taxi un contrat de transport.

⁷ En 1617, est accordé à Paris un monopole pour des chaises à porteur (G. LEVASSEUR, *op. cit.*, p. 110).

⁸ B. CAUSSE, *Les fiacres de Paris aux XVII^e et XVIII^e siècles*, PUF, 1972; R. DARBÉRA, *Où vont les taxis?*, éd. Descartes, 2009, p. 62.

⁹ A. du 7 brumaire, an V (28 oct. 1796) : tarification des courses.

parallèlement une tolérance pour les voitures de remise à prendre spontanément la clientèle dans la rue (voiture « sous remise »)¹⁰.

Trois raisons sont avancées pour justifier la réglementation autour des voitures de place (règles d'accès et d'exercice de la profession et tarification officielle) : éviter les encombrements (spécialement là où va s'opérer un agglutinement des véhicules), protéger une clientèle dans l'incapacité de négocier dans l'instant le service proposé et lui assurer ainsi une qualité minimale de service¹¹. D'un point de vue juridique, ces limites à la liberté d'exploitation sont donc justifiées par des raisons d'intérêt général.

Durant le XIX^e siècle à Paris, se succèdent la « Compagnie Impériale des Voitures » (1855) et la « Compagnie générale des Voitures de Paris » (1866). Il y a une libre entrée dans le marché, mais un contrôle strict des cochers et des caractéristiques ainsi que l'état des véhicules¹². Il existe un prix maximal autorisé. Les cochers ne sont pas salariés. Ils reversent chaque jour une somme forfaitaire à la compagnie dont ils dépendent et gardent le surplus. Les conflits sociaux sont courants¹³. Au début du XX^e siècle, la brutale propagation de la voiture automobile bouleverse la profession sans modifier profondément les règles. En 1905, la révolution est d'abord industrielle. Ce sont les constructeurs automobiles qui trouvent un marché chez les taxis. Renault et la banque Mirabaud favorisent l'émergence de la « Compagnie Française des Automobiles de Place », qui propose des véhicules standard (l'AG1), tous équipés d'un taximètre¹⁴. Ce modèle est immédiatement exporté par la CFAP à Londres, puis à New York. C'est alors que le terme de taxi est popularisé. En 1924, la société Citroën crée la « Société des Taxis Citroën ». Mais le nombre de taxis explosant, le marché s'en trouve saturé. En 1937, il est décidé de contingerer le nombre de taxis à Paris à 14 000. Nous entrons dans la législation moderne¹⁵.

¹⁰ R. DARBÉRA, *ibid.*, p. 73.

¹¹ G. Levasseur, *op. cit.*, p. 119.

¹² La CIV est un monopole mais non pas la CGVP (D. du 23 mai 1866). Par D. impérial du 10 oct. 1859 (*Rec. Duvergier*, p. 343), les préfets de police de Paris et celui de la Seine se partagent la police des taxis parisiens.

¹³ R. DARBÉRA, *ibid.*, p. 80.

¹⁴ Les taximètres sont rendus obligatoires à Paris en 1911.

¹⁵ Loi du 13 mars 1937 et A. du 31 déc. 1938 portant organisation des taxis à Paris. Les dispositions de la loi de 1937 sont aujourd'hui reprises aux art. L. 3121-7 et L. 3121-8 C. transp. L'A. de déc. 1938 sera abrogé par le D. n° 72-997. L'art. 1^{er} de la loi de 1937 indique qu'un accord doit être trouvé entre les représentants de la profession et les pouvoirs publics sur les tarifs pour la clientèle, la réglementation de la durée du travail, la répartition éventuelle de la recette entre le propriétaire de la voiture et le conducteur (chauffeur locataire d'une voiture appartenant à une entreprise détentrice de l'autorisation de stationnement), du nombre de voitures en circulation dans la ville ou la région. De fait, une convention collective du 24 juin 1936 des taxis parisiens déterminait déjà le mode de rémunération (un fixe auquel s'ajoute 25 % de la recette de la course), une durée du travail journalière (10 H.) et un contingentement des voitures en circulation. On compte à l'époque 45 % de chauffeurs salariés

B. De la préservation de l'intérêt général à celui des taxis

Si le contingentement doit permettre aux chauffeurs de taxi de vivre décemment de leur activité et s'il peut permettre en conséquence aux passagers de n'avoir pas à subir les effets d'une paupérisation des conducteurs professionnels, il n'a manifestement pas pour objectif d'empêcher les passagers de trouver une voiture de location devenue trop rare. L'autorisation de stationnement n'a toujours eu pour objectif que d'éviter, au contraire, qu'il y ait un encombrement de la voirie par excès de voitures de place et de contrôler une profession susceptible de placer un piéton en peine à sa merci. Dès lors que les lois économiques du marché sont mises à l'écart au profit d'une régulation juridique visant à satisfaire ces objectifs, on pouvait s'attendre à ce que l'offre de taxi suive peu ou prou l'évolution des besoins de transport. Par ailleurs, le contingentement décidé en fonction des objectifs d'intérêt général précédemment décrits n'implique évidemment pas que les autorisations de stationnement aient une valeur vénale, patrimoniale. Il n'implique pas non plus le contingentement des voitures de remise puisque celles-ci n'encombrent pas la voirie par leur maraude et que les conditions d'accès au service sont différentes par la nécessité de contacter à l'avance le voiturier.

À la Libération, le nombre de taxis à Paris ou dans le département de la Seine est très réduit. Il remonte rapidement. Un arrêté du 30 septembre 1950 (*JO* 4 oct.) fixe le contingent parisien à 11 000. L'arrêté du 28 août 1954 (*JO* 8 sept.) le fait passer à 12 500 (Paris et département de la Seine). Un arrêté du 16 novembre 1951 (*JO* 20 nov.) institue une commission paritaire « patronale et ouvrière » sur Paris pour l'examen des demandes d'autorisation de stationnement et de transmission d'autorisation. Les autorisations administratives de stationnement, si elles sont cessibles, n'ont officiellement aucune valeur vénale¹⁶. L'attribution

pour 55 % d'artisans. Ces proportions restent stables jusqu'au milieu des années 1960 où s'opère une diversification des statuts : « salariés actionnaires au pourcentage », « forfaitaires », « locataires » (D. Gerritsen, *Crise professionnelle, crise économique : le taxi parisien*, IRESCO, 1987). L'A. du 31 déc. 1938 avait établi trois catégories d'autorisation de stationnement en fonction du nombre de voitures autorisées, détenues par son bénéficiaire (A : une seule voiture détenue par l'artisan qui l'exploite ; B : détenteur d'1 à 200 autorisations ; C : détenteur de plus de 200 autorisations). En 1938, la catégorie A représentait 56 % des autorisations, la catégorie B, 18 % et la catégorie C, 26 % (D. GERRITSEN, *op. cit.*, p. 35). À défaut d'accord, le préfet peut prendre des décisions après avis des représentants de la profession, des conseils municipaux ou généraux. Renvoyant à des textes locaux et aux pouvoirs des préfets, il semble que la loi de 1937 n'ait été appliquée qu'à Paris et Lyon (D. RUZIE, « Les taxis », *D.*, 1960, chro. {6^e cah.}, p. 6 ; L. CLÉMENT, « Les taxis en France : aspects juridiques et économiques », *Transports*, n° 355, 1992, p. 290). En province, ce sont souvent les maires qui étaient compétents dans le cadre de leur pouvoir de police (loi municipale du 18 juil. 1837 ; loi municipale du 5 avril 1884 {art. 97 et s.} ; C. communes, anc. art. L. 131-4. V. actuellement, CGCT, art. L. 2213-1 et s.). Le D. n° 73-225 du 2 mars 1973 apparaît cependant d'application beaucoup plus directe et générale, même s'il renvoie aux préfets et aux maires pour son application.

¹⁶ L'A. de 1954 limite néanmoins les cessions d'autorisation entre ces catégories.

par la préfecture se fait par ordre chronologique d'inscription des demandes ou par tirage au sort. Si une autorisation est cessible vers un « successeur », elle ne peut être prêtée ou louée. Mais en pratique, ces transferts sont déjà payants¹⁷. Cependant, les autorisations de stationnement vont devenir officiellement transmissibles à titre onéreux par une loi n° 95-60 du 20 janvier 1995 (art. 4 et 5)¹⁸.

Après-guerre, les voitures de remise ne font l'objet d'aucune réglementation particulière, si ce n'est qu'elles ne peuvent ni stationner ni circuler sur la voirie dans l'attente d'être hélées. Mais l'activité de voiture de remise va être progressivement réglementée et ses possibilités de développement fortement limitées, spécialement pour les voitures de petite remise. C'est d'abord les voitures de grande remise qui sont saisies par la loi. Un décret n° 55-961 du 15 juillet 1955 « relatif à l'exploitation des entreprises de tourisme et de remise » précise que ces entreprises sont celles qui exploitent des voitures de luxe, qu'il dénomme « voitures de grande remise » (art. 1). La réglementation décrit sommairement ce que sont ces voitures pour une « clientèle internationale » (art. 5). Il soumet dès lors cette activité à autorisation préfectorale, après constatation du respect de diverses conditions professionnelles, matérielles et d'honorabilité (art. 2 et 3) et la fait dépendre du ministère du tourisme et des transports (quand les taxis dépendent du ministère de l'intérieur)¹⁹. Cette réforme met plus en lumière la singularité d'une profession qu'elle ne cherche à encadrer une activité concurrente de celle des taxis. Constatons néanmoins qu'en plaçant à part cette activité de luxe, cette réglementation entraîne une séparation avec la simple remise qui, non réglementée, reste en arrière plan des taxis. Mais cette situation va évoluer.

¹⁷ Rapport sur les obstacles à l'expansion économique, L. ARMAND, J. RUEFF, 1960, p. 44 et Ann., p. 70. Un jugement du tribunal administratif de Paris admet en 1957 le caractère patrimonial des autorisations de stationnement (TA Paris, 7 mai 1957, n° 332-1955, in RUIZÉ, *op. cit.*, p. 31). En 1964, le « Conseil de Paris » autorise le transfert payant des autorisations (D. GERRITSEN, *op. cit.*, p. 36). Par un D. n° 73-225 du 2 mars 1973, un décloisonnement a lieu. R. Darbéra note que cette évolution tend à faciliter la cession payante des licences antérieures à 1973 (*Où vont les taxis?*, *op. cit.*, p. 171).

¹⁸ En contrepartie, la loi dispose que les titulaires d'autorisations anciennes n'ont droit à aucune indemnité si les autorités délivrent de nouvelles autorisations faisant baisser la valeur vénale de ces autorisations (art. 6). De nouvelles conditions d'accès à la profession de taxi sont fixées par le D. n° 95-935 du 17 août 1995.

¹⁹ L'art. 4 du D. du 15 juil. 1955 précise que les véhicules ne peuvent stationner sur la voie publique sans avoir été réservée à l'avance. Ils ne peuvent en principe posséder de taximètre. Cela implique que le contrat, qui doit être conclu à l'avance, devra faire l'objet d'un prix forfaitaire. Le D. du 15 juil. 1955 est complété par un A. du 5 déc. 1955 (modif. A. du 10 avr. 1958). Cette réglementation propre à la grande remise va connaître diverses évolutions dans les années suivantes. L'A. de 1955 est remplacé ensuite par un A. du 20 juil. 1960 (*JO* 13 nov.). L'A. du 18 avril 1966 (*JO* 14 mai) soumet l'activité de grande remise à autorisation préfectorale en ce que le nombre de voitures mises en circulation va dépendre des besoins régionaux touristiques et économiques. Un avis préalable d'une commission départementale à l'action touristique est requis (art. 6).

L'arrêté du 18 avril 1966 relatif à la grande remise soumet à déclaration toute activité de transport particulier à titre onéreux n'entrant pas dans la catégorie des taxis (art. 1). Un décret n° 73-225 du 2 mars 1973 relatif à l'exploitation des taxis et des voitures de remise donne une définition commune quant à la fonction de ces véhicules (art. 1). Mais alors qu'il rappelle que seuls les taxis ont une autorisation de stationnement dans l'attente de la clientèle et que l'appellation de « taxi » est réservée aux véhicules arborant un certain nombre de traits distinctifs (art. 2), il impose aux exploitants de voitures de petite remise²⁰ d'avoir négocié une réservation préalable, de ne pas prendre spontanément de passagers sur la voie publique, de n'avoir pas de compteur horokilométrique²¹, ce pour les seules communes où il y a des taxis (art. 11)²². Il est rappelé que toute mise en exploitation doit faire l'objet d'une déclaration en préfecture (art. 13). La petite remise remplace de fait les taxis là où il n'y en a pas mais commence à faire l'objet d'une régulation restrictive là où elle peut se trouver en concurrence avec eux.

La loi n° 77-6 du 3 janvier 1977 marque le vrai tournant. Elle soumet l'activité de voiture de petite remise à autorisation préfectorale, après « avis conforme » du maire dans toutes les communes où existent déjà des taxis. Ces autorisations sont incessibles, ce qui pourra permettre la disparition programmée de celles qui seront accordées. Ce sont les mêmes autorités qui accordent les licences de taxi et de petite remise et leur décision est discrétionnaire²³. Les exploitants de petite remise auparavant régulièrement déclarés auprès des autorités peuvent continuer leur activité, mais celle-ci devient également incessible et intransmissible (art. 2 et 3). Aucun signe extérieur ne doit révéler leur activité commerciale à la clientèle. En cas d'irrespect de cette législation, des sanctions dissuasives sont prévues (fortes amendes, mise en fourrière, confiscation du véhicule...). Le décret n° 77-1308 du 29 novembre 1977 pris en application de cette loi impose que la location préalable soit faite « au siège de l'entreprise ». En 1993, puis de nouveau en 2000, des circulaires ministérielles vont enjoindre aux préfets de n'accorder aucune licence d'exploitation pour les voitures de petite remise²⁴.

²⁰ L'art. 12 du D. du 2 mars 1993 précise que les voitures de grande remise sont régies par le D. 15 juil. 1955 : les voitures de remise ne sont implicitement que celles de petite remise.

²¹ L'art. 18 de l'A. du 18 avr. 1966 exigeait que toutes les voitures de louage soient équipées d'un compteur horokilométrique quand elles étaient autorisées à stationner sur la voie publique. Des dérogations étaient possibles. L'A. du 2 mars 1973 marque ainsi un durcissement en interdisant ce compteur ainsi que la maraude quand existe des taxis sur la commune.

²² Si un taxi peut transporter sur toutes distances, il ne peut prendre spontanément un voyageur que dans la commune où son exploitation est autorisée : c'est la « zone de prise en charge ». Autrement, une réservation est nécessaire.

²³ D. n° 86-427 du 13 mars 1986 portant création de la commission des taxis et voitures de petite remise.

²⁴ Circ. « Pasqua » n° nor/int/d/93/00143/c et circ. « Chevènement » n° nor/int/d/00/00220/c.

L'exploitation de voitures de petite remise va dès lors périlcliter, spécialement dans les grandes villes. À la veille de la quasi-disparition légale de cette activité²⁵, il n'y avait ainsi aucun exploitant à Paris et tout au plus une centaine pour toute l'Île de France²⁶.

II. Le droit chamboulé par les NTIC

Au tournant du XXI^e siècle, le prix des licences d'exploitation de taxis peut atteindre des sommes très élevées dans les grandes villes (200 000 € à Paris). Ces sommes s'expliquent par la pénurie de taxis qui rend cette profession lucrative pour ceux titulaires de l'autorisation de stationnement (absence d'attente entre deux courses)²⁷. Entre 1967 et le début du XXI^e siècle, le nombre d'autorisations de stationnement sur Paris ne bouge quasiment plus. Il se situe entre 14 000 et 15 000 licences²⁸, soit approximativement le même nombre que dans l'immédiat avant-guerre. Il est aisé de trouver preneur parmi les chauffeurs de taxi qui, salariés d'entreprises titulaires de telles autorisations ou « locataires » de cette licence, souhaitent atteindre le graal de l'artisan taxi, détenteur d'une licence. Mais cette pénurie va progressivement entraîner débordement et contournement de la réglementation propre aux taxis (A) et finalement s'achever par une reconfiguration accélérée de la réglementation concernant le transport particulier de personnes (B).

A. Débordement et contournement de la réglementation

Repartons du constat de base : la maraude, recherche d'une clientèle sur la voie publique, entraîne un accord de volonté qui se déroule directement dans la rue. Afin d'en éviter les effets pervers, le contrôle de cette activité implique que ceux à qui elle n'est pas ouverte ne puisse contracter qu'à partir de leur établissement, là où se trouve remisé le véhicule. À l'origine, les protagonistes étaient physiquement présents ; les relations sont verbales et gestuelles (héler), sinon déduites d'un comportement passif mais explicite (stationner, « lumineux » au vert). Les relations épistolaires sont rares.

²⁵ La loi n° 2014-1104 du 1^{er} oct. 2014 abroge toutes les dispositions du Code des transports en matière d'exploitation de voiture de petite remise et ne laisse subsister, à côté des moto-taxis et des taxis, que les VTC. L'art. 16 VI de cette loi maintient les dispositions antérieures en matière de voiture de petite remise pour les seuls exploitants autorisés avant cette réforme.

²⁶ R. DARBÉRA, « La drôle d'histoire des voitures de tourisme avec chauffeur », *Transports*, n° 472, 2012, p. 27.

²⁷ R. DARBÉRA, « Rapport Attali : les craintes des taxis étaient-elles fondées ? », *Transports*, n° 448, 2008, p. 86.

²⁸ D. GERRITSEN, *op. cit.* ; R. DARBÉRA, « L'étranglement de la petite remise », *Transports*, n° 432, juil./août 2005, p. 236 et s.

L'apparition des téléphones fixes ne modifie pas sensiblement cette situation. Il devient possible de joindre aisément le chauffeur de taxi comme celui de la voiture de remise sur son lieu de résidence. Pour les taxis, c'est une nouvelle opportunité commerciale qui s'ouvre en sus de la maraude, dont l'économie ne se trouve pas bouleversée. On est soit dans un contrat verbal qui se noue à distance, soit dans un contrat qui s'établit entre personnes directement présentes. L'invention du téléphone remonte à 1876 (A. G. Bell, E. Gray, A. Meucci). Cette découverte est commercialement exploitée à Paris en 1879. Mais les foyers français ne commencent à en être massivement équipés qu'à partir du milieu des années 1970²⁹. L'introduction de bornes téléphoniques en voirie (1961) suspendait déjà la maraude. Mais les implications de cette innovation ont été neutralisées par le fait que, situées sur les emplacements réservés aux taxis en attente, les bornes en station participaient de la maraude.

Par contre, l'apparition concomitante d'une téléphonie embarquée dans le véhicule modifie totalement la situation. Il devient possible à quiconque s'en trouve équipé d'accepter là où il se trouve une réservation, sans que le conducteur ne soit en recherche sur la voie publique d'un piéton qui viendrait le héler. Les « radio-taxis » apparaissent en France en 1956 à Paris. Mais c'est un équipement coûteux et lourd. Fixé à la voiture, il n'est pas individuellement transportable. Basé sur la technique des ondes radio hertziennes, il nécessite en général l'interface d'une centrale qui répercute par la radio aux taxis les commandes reçues par téléphone. En principe, les conducteurs de remise auraient pu en bénéficier. Mais, concernant la petite remise, la réglementation va se faire des plus pressantes pour les en empêcher. De la nécessité d'une réservation préalable (D. du 2 mars 1973), on passe à une réservation préalable au siège de l'entreprise (loi du 3 janv. 1977) et cette exigence prend tout son sens dès lors qu'elle est assortie de cette interdiction – les voitures de petite remise « ne peuvent être équipée d'un radio-téléphone » – et que s'ajoute cette laborieuse atténuation: « toutefois, dans les communes rurales où n'existe pas de taxi, cet équipement est toléré pour les véhicules utilisés, à titre accessoire, comme voiture de petite remise » (art. 1, al. 2 et 3).

Avec l'apparition de la téléphonie mobile dans les années quatre-vingt-dix³⁰, et plus encore des smartphones intégrant des applications télématiques (PDA) au

²⁹ E. REAUDAT, « La consommation domestique de 1950 à 1980 », *RPSF*, 1989, n° 18/19, p. 25.

³⁰ Les téléphones mobiles de première génération (1G) apparaissent en 1986. Il s'agit d'appareils encore très lourds et de technique analogique. On en trouve couramment dans les véhicules. La téléphonie mobile ne se développe véritablement qu'à compter de la norme GSM (2G) en 1992. En 1998, 19 % de la population française en est dotée. La norme 3G est mise en œuvre à compter de 2006. En 2007, au moment de l'apparition des premiers smartphones, 85 % de la population française possède déjà un téléphone portable.

mitan des années deux mille³¹, la centrale téléphonique n'est plus une absolue nécessité. Elle reste incontournable pour tous les chauffeurs professionnels qui souhaitent maximaliser leurs recettes commerciales par la réduction des temps d'attente et des parcours à vide. Mais la téléphonie mobile permet une mise en contact définitivement décentralisée. La réglementation pouvait interdire l'installation d'un radio-téléphone dans les voitures de petite remise, elle ne pouvait interdire à un conducteur d'avoir à tout instant avec lui un téléphone mobile. La maraude traditionnelle se trouve circonscrite à quelques situations particulières (notamment, les points de concentration de prise en charge tels que les grandes gares et aéroports) tandis que peuvent se généraliser les contrats conclus à distance, sans ancrage géographique précis.

Quand, début janvier 2008, le rapport Attali³² dénonce la pénurie des taxis et appelle à une libéralisation du secteur, il reprend des critiques de plus en plus récurrentes à un moment où la population française est déjà largement pourvu de téléphones portables et commence à s'équiper de mobiles multifonctions. Dès fin janvier 2008, les conducteurs de taxi se mettent massivement en grève afin de protester contre les préconisations du rapport Attali. Mais nonobstant l'existence présumée de « taxis clandestins »³³, le marché des transports particuliers de personnes a déjà commencé à se développer et à se diversifier indépendamment de la maraude ou en dehors de la réglementation des taxis ou des voitures de petite remise, en utilisant divers subterfuges. Ainsi, R. Darbéra souligne l'existence de tout un marché du taxi subventionné, spécialement dans les petites villes et les zones rurales. Dans ces régions, de nouvelles licences ont été distribuées alors que les taxis régressaient dans les grandes villes. Il s'agit en particulier du marché des « transports assis professionnalisés », soit le transport de patients en position assise, que se partage des entreprises de taxi et des entreprises de transport sani-

³¹ Ancêtre des services de l'internet en France, le minitel apparaît en 1982. Le développement d'internet en France pour le grand public ne commence qu'au milieu des années 1990. Jusqu'en 2000, il s'agit d'un réseau « bas débit ». Le haut débit (ADSL) apparaît à l'orée du XXI^e siècle. En 2005, 40 % des foyers français sont connectés à l'internet. Concernant la téléphonie mobile, l'usage des smartphones, intégrant des services télématiques permis par le réseau internet, a largement supplanté celui des simples téléphones portables. En 2015, les trois quarts des ventes de mobiles concernaient des mobiles multifonctions.

³² Rapport de la Commission pour la libération de la croissance française, J. Attali, La doc. française, 2008, 242 p.

³³ Proposition de réforme de la profession de taxi, Rapport, P. CHASSIGNEUX, mars 2008, p. 21.

taire³⁴. Des entreprises d'ambulance ont souvent pu obtenir des licences de taxi à côté de l'utilisation des VSL (véhicules sanitaires légers)³⁵.

Mais concernant le marché traditionnel des taxis dans les grandes villes, c'est par toute une série d'échappatoires que se développe finalement le transport particulier de personnes. Dans les grandes agglomérations sont apparus des moto-taxis (« City Bird », « Motocab »...). Il ne s'agit officiellement pas de taxis. Il semble que ces entreprises se soient installées en se contentant d'une inscription au registre du commerce. L'argument était que la réglementation propre aux taxis ou aux véhicules de remise visait des « véhicules automobiles » à quatre roues³⁶. La loi n° 95-66 du 20 janvier 1995 relative aux taxis indique que « l'appellation de taxi s'applique à tout véhicule automobile de neuf places assises au plus [...] muni d'équipements spéciaux » (art. 1), ce qui pourrait inclure des véhicules motorisés à deux roues. Néanmoins, le décret n° 95-936 du 17 août 1995 pris en application de cette loi fixe des caractéristiques matérielles qui effectivement cadrent mal avec la présence d'une motocyclette³⁷. À moins d'être pris sur le fait à prendre en charge un piéton sans réservation préalable, les pilotes de moto pouvaient toujours justifier n'agir qu'en vertu d'une commande antérieure.

Pourtant, l'activité de transport public de voyageurs exige en principe une inscription au registre des transporteurs de passagers, après vérification par

³⁴ Signalons cette évolution placée à l'art. 54 de la loi n° 2005-157 du 23 fév. 2005 relative au développement des territoires ruraux, et modifiant l'art. 29 de la LOTI : « En cas de carence de l'offre de transports [...] il peut être fait appel à des particuliers ou des associations inscrits au registre des transports, dans des conditions dérogatoires aux dispositions de l'art. 7 prévues par décret, pour exécuter, au moyen de véhicules de moins de dix places, conducteurs compris, des prestations de transport scolaire visées à l'article L. 213-11 du code de l'éducation ou des prestations de service à la demande ». Le D. n° 2007-1743 du 11 déc. 2007, modifiant l'art. 5 du D. n° 85-891 du 16 août 1985 inscrira ces nouveaux exploitants parmi ceux qui ne doivent prouver que leur honorabilité.

³⁵ R. DARBÉRA, « Le taxi, un service public de mobilité hors des grandes villes », *Transports*, n° 472, 2012, p. 17 et s.

³⁶ Selon R. Darbéra, une entreprise de moto-taxi avait réussi à s'installer dès 2003 sous le statut de la petite remise. Elle ne perdurera pas. Elle avait argué qu'un véhicule motorisé à 2 roues est un « véhicule automobile », ce que vise la réglementation sur la petite remise, tout en n'étant pas contraint par la réglementation propre au véhicule de taxi (*Où vont les taxis ?*, *op. cit.*, p. 248 et s.). Mais tout aussi bien, pouvait-on soutenir que l'activité de moto-taxi ne relevait pas de la petite remise si la notion de véhicule automobile renvoyait à un « quatre roues » motorisé...

³⁷ Ce règlement laisse entendre qu'un taxi possède un habitacle, un « lumineux », un pare-brise... V. aussi le D. antérieur n° 73-225 du 2 mars 1973 (spéc. art. 1). Le Code de la route n'apporte pas d'élément décisif. Il fournit une définition précise des différents types de véhicules et les distingue des « cycles », non motorisés. Les véhicules motorisés à 4 roues sont dans la catégorie « M », quand les véhicules motorisés ayant moins de 4 roues sont dans la catégorie « L ». Mais un véhicule n'est pas forcément motorisé (C. route, actuel art. R. 311-1). Les définitions fournies à l'art. R. 311-1 ne valent que pour le Code de la route. Ce Code ne définit que le « véhicule à moteur » (art. L. 110-1). Cependant, en matière de permis de conduire, le permis B vise bien les « voitures automobiles », qui se distingue clairement des permis de catégorie A visant les « motocyclettes » (actuel art. R. 221-4).

l'administration des conditions d'accès à cette profession³⁸. Mais ici se trouve une seconde échappatoire, y compris lorsque le professionnel utilise un véhicule automobile à quatre roues.

La LOTI du 30 décembre 1982 distingue quatre types de transport routier non urbain de personnes dont seuls « les services privés » ne sont pas des transports publics. Les « services occasionnels publics », mentionnés à l'article 29 sont de ceux qui pourraient recouper les activités de taxi et de remise. Mais ces deux dernières activités font déjà l'objet d'une réglementation particulière et le décret du 16 août 1985 (art. 32) ne soumet à autorisation parmi les transports occasionnels que les circuits à la place et les « services collectifs qui comportent la mise d'un véhicule à la disposition exclusive d'un groupe, ou de plusieurs groupes d'au moins dix personnes »³⁹. Un groupe isolé peut ici être entendu comme ne comportant que deux personnes, même si cette interprétation est contradictoire avec l'exigence alternative de plusieurs groupes d'au moins dix personnes. Pour le transport occasionnel de deux à neuf passagers, taxis et remise d'un côté, et transport collectif de passagers de l'autre côté, sont placés en concurrence. Il n'y a pas forcément un monopole des taxis et de la remise, alors que celui-là existait pour un transport individuel effectué à l'aide de véhicule automobile à quatre roues.

De plus, le décret originel du 16 août 1985 (art. 5) accordait déjà des dérogations partielles aux conditions d'accès à la profession de transporteur public collectif de personnes, en ne soumettant pas à conditions professionnelles certains transporteurs. À partir de 1992⁴⁰, tant l'exigence de capacité professionnelle que de capacité financière se trouvent supprimées quand « l'entreprise n'utilise que des véhicules de moins de dix places [...] à condition que le nombre de tels véhicules [...] ne soit pas supérieur à trois » (art. 5, 4^o a) ou si « l'entreprise ne possède qu'un seul véhicule [...] et que cette activité est l'accessoire d'une activité principale autre que le transport public routier de personnes » (art. 5, 4^o b). Le décret n^o 94-788 du 2 septembre 1994 supprime le cas décrit à l'art. 5, 4 a) mais maintient celui de l'art. 5, 4^o b) (activité accessoire). À l'orée du XXI^e siècle,

³⁸ Loi n^o 82-1153 du 30 déc. 1982 (art. 7, I) et D. n^o 85-891 du 16 août 1985 (art. 2 à 11), puis actuels art. L. 3113-1, R. 3113-1 et s. C. transp. Ces conditions d'accès sont des conditions d'honorabilité, des conditions de capacité professionnelle et des conditions de capacité financière. S'y ajoutent aujourd'hui la démonstration d'un établissement stable sur le territoire français et l'identification d'un gestionnaire d'exploitation.

³⁹ Rappelons que l'art. 1 du D. du 16 août 1985 excluait les taxis, les voitures de petite et de grande remise de son champ d'application. Un D. n^o 2010-524 du 20 oct. 2010 ajoutera à cette liste les voitures de tourisme avec chauffeur, en remplacement des voitures de grande remise, mais fera entrer certains services spécifiques de taxi dans son champ d'application (taxis effectuant des services réguliers ou à la demande). Il faudra attendre le D. n^o 2016-1550 du 17 nov. 2016, visant l'ensemble des transports particuliers de personnes, pour que les transports particuliers par véhicule à deux ou trois roues soient inclus dans cette liste des transports de personnes à réglementation particulière.

⁴⁰ D. n^o 92-608 du 3 juil. 1992, modifiant le D. n^o 85-891 du 16 août 1985.

ne subsiste donc que la condition d'honorabilité pour ces petits exploitants « accessoires » de voitures légères, à condition de transporter deux personnes au moins, transporteurs qui ne seront pourtant ni exploitant de taxi ni exploitant d'une voiture de remise: ce sont les « conducteurs LOTI », brèche réglementaire dans laquelle vont s'engouffrer de multiples petits entrepreneurs (ainsi les « navettes d'aéroport »), y compris des salariés agissant après leur temps de travail ou pour un détenteur de l'autorisation, munis d'un téléphone portable, et pouvant aisément soutenir que la réservation préalable portait sur un groupe de deux personnes transportées pour un prix forfaitaire⁴¹...

B. Reconfiguration accélérée de la réglementation

Le rapport Attali va être le déclencheur d'un important et chaotique bouleversement. Alors que la commission Attali était à la tâche depuis le 1^{er} août 2007, le gouvernement Fillon dépêche un rapport spécifique sur la profession de taxi en automne 2007 auprès de P. Chassigneux, préfet. À la suite du mouvement social enclenché par les exploitants de taxi fin janvier 2008, le rapport Chassigneux (20 mars 2008) remet en cause bien des préconisations du rapport Attali. Plutôt qu'une libéralisation prônée par le rapport Attali, le rapport Chassigneux propose, vis-à-vis des taxis, de simples adaptations du cadre existant. Par contre, il suggère une refonte complète de la réglementation des voitures de petite remise, de grande remise et des moto-taxis, afin d'en aligner les dispositions sur celles des taxis. Les autorisations seraient délivrées par une seule et même commission et l'ensemble de la réglementation du transport particulier de passagers serait placé sous la tutelle du ministère de l'intérieur⁴². Un protocole d'accord conclu entre les organisations professionnelles d'exploitants de taxis et ce ministère le 28 mai 2008 reprend globalement les préconisations du rapport Chassigneux (augmentation progressive du nombre des licences, réforme de la formation professionnelle, élargissement des possibilités du « doublage »...) ⁴³, sans s'exprimer sur le devenir des autres acteurs du transport particulier de personnes, sinon pour annoncer

⁴¹ La loi n° 2001-43 du 16 janv. 2001 modifie l'art. 29 de la LOTI et supprime l'autorisation administrative pour les opérations de transport occasionnel. Cette autorisation est néanmoins maintenue pour le transport occasionnel effectué avec des véhicules légers. Mais l'art. 33 du D. n° 85-891 du 16 août 1985 (modif. D. n° 2007-1743 du 11 déc. 2007) lève cette exigence pour les opérations qui ne dépassent pas le cadre du département du siège de l'entreprise. Par ailleurs, les conditions d'accès à la profession de transport routier de personnes existent toujours, mais limitées à l'honorabilité pour les petits exploitants visés à l'art. 5, 4° du D. du 16 août 1985.

⁴² Rapport Chassigneux, 2008, p. 13 et 14.

⁴³ En application de cet accord, un A. préfectoral n° 2009-00006 du 2 janv. 2009 étend la durée d'utilisation maximale quotidienne des taxis parisiens à 11 heures, là où cette limite n'était applicable auparavant qu'aux artisans taxis exploitant eux-mêmes leur véhicule. Le Conseil d'État validera cette évolution contestée par des syndicats de conducteurs salariés (CE 25 juin 2012, n° 337409).

une mise en cohérence de la législation afin « d'assurer une concurrence loyale ». Mais, un an plus tard, la réforme attendue va prendre un tour imprévu.

Plutôt que d'amender la législation relative à l'industrie du taxi, une loi n° 2009-888 du 22 juillet 2009 relative aux services touristiques institue la catégorie des « voitures de tourisme avec chauffeur » (VTC) et annonce la fin prochaine des voitures de grande remise (art. 4)⁴⁴. Cette loi institue aussi la catégorie des « transports à titre onéreux de personnes par véhicules motorisés à deux ou trois roues » (art. 5). La loi impose à chacune de ces nouvelles professions qu'elle dispose de chauffeurs qualifiés et de véhicules adaptés. Elle ne leur autorise pas la maraude⁴⁵ mais elle n'instaure pas non plus de contingentement⁴⁶. Elle ne les soumet pas à la tutelle du ministère de l'intérieur, contrairement aux taxis. Lors de la codification du droit des transports (oct. 2010), rappelons que la catégorie des « transports publics particuliers » de personnes est instaurée. Elle comprend les taxis, les voitures de petite remise et les véhicules motorisés à deux ou trois roues, mais pas les VTC.

⁴⁴ Les art. L. 231-1 et s. C. tourisme concernant « l'exploitation de voiture de luxe dites de grande remise », tels qu'ils résultaient de la codification en 2004 des dispositions du D. n° 55-961 du 15 juil. 1955, sont donc abrogés et remplacés par des dispositions visant les voitures de tourisme. Un D. n° 2009-1650 du 23 déc. 2009 détaille la procédure d'immatriculation pour les exploitants de voitures de tourisme (art. R. 231-2 et s. C. tourisme). Un D. n° 2009-1652 du même jour précise les caractéristiques des véhicules et les conditions d'aptitude professionnelle du conducteur. Les caractéristiques des nouvelles voitures de tourisme sont moins strictes que celles des voitures de grande remise (de 1^{re} cat.). Alors que ces dernières devaient comporter entre 5 et 7 places et être de « type récent » (V. anc. R. 231-1 C. tourisme et l'art. 14 de l'A. du 18 avril 1966, originel), les voitures de tourisme doivent être âgées de moins de 6 ans, peuvent ne comporter que 4 places, mais aller jusqu'à 9 places (art. D. 231-1 C. tourisme et A. 23 déc. 2009 [JO 27 déc.]). Un A. du 27 déc. 2011 (JO 29 déc.) précise la puissance minimale du moteur.

⁴⁵ Afin de tenter d'endiguer la possibilité d'appeler à tout instant un VTC à l'aide de téléphones portables, rendant sans objet la maraude, un D. n° 2013-1250 du 27 déc. 2017 impose un délai minimal de 15 minutes entre la réservation du véhicule et la prise en charge du client. Des exceptions sont admises. Le Conseil d'État a annulé ce décret, aucun texte de loi n'autorisant le législateur à restreindre, par voie réglementaire, l'activité des VTC par l'instauration d'un délai (CE, 17 déc. 2014, n° 374525 et n° 374553).

⁴⁶ Certaines des dispositions de cette loi vont faire l'objet d'une question prioritaire de constitutionnalité. L'une, transmise par le Conseil d'État sur recours de la chambre syndicale des cochers chauffeurs CGT-taxis, contestait que la nouvelle législation en matière de voiture de tourisme ne fixait aucun délai entre la réservation préalable et la prise en charge, « que les techniques de réservation préalable au moyen de dispositifs électroniques mobiles permettent désormais de réserver une voiture avec chauffeur dans des conditions de rapidité et de simplicité qui conduisent en pratique à un empiètement sur l'activité pour laquelle les taxis jouissent d'un monopole », et que cela portait atteinte au principe d'égalité devant la loi. Mais le Conseil constitutionnel validera les dispositions de la loi n° 2009-888 relative aux voitures de tourisme (déc. n° 2014-422 QPC du 17 oct. 2014). Une autre QPC, transmise via la Cour de cassation, visait la législation sur les moto-taxis. Le Conseil constitutionnel allait ici invalider les sanctions prévues en cas d'irrespect de l'interdiction de stationner et de circuler sur la voie publique, comme étant disproportionnées au regard de l'infraction, en application de l'art. 34 Constit. (déc. n° 2013-318 QPC du 7 juin 2013).

C'est à cette époque, celle des voitures de tourisme avec chauffeur, qu'a lieu l'explosion du nombre d'exploitants de VTC. En 2011 et 2012, « Uber », « Snapcar » et « Chauffeur privé » sont lancés à Paris. En 2013, on compte déjà 6 500 VTC dans la capitale et en petite couronne. La rupture avec la réglementation des taxis et de la petite remise, qui reste intacte, s'effectue par une voie détournée, celle de l'absorption des voitures de luxe par la catégorie plus large et plus libre des voitures de tourisme. Cependant, la mue n'est pas complète car les VTC n'ont pas pour rôle principal de contribuer au tourisme (contrairement à la grande remise) mais de faciliter les déplacements individuels quel qu'en soit le motif. La mise en place des voitures de tourisme ne pouvait qu'être transitoire.

Du tourisme de luxe à la simple voiture de tourisme avec chauffeur, l'étape terminale consistant à reprendre le même acronyme (VTC) pour créer la catégorie des voitures de transport avec conducteur apparaît logique. À la mi-janvier et à la mi-février 2014, exploitants et conducteurs de taxis lancent d'importants mouvements sociaux. Le gouvernement Ayrault suspend alors durant deux mois la délivrance des licences de voitures de tourisme avec chauffeur⁴⁷. Dans le même temps, le 13 février 2014, il missionne le député Th. Thévenoud afin qu'une solution soit trouvée rapidement au conflit entre taxis et les exploitants de voitures de tourisme. Le rapport Thévenoud (avril 2014) préconise que les exploitants de taxi développent la maraude électronique mais souhaite la limiter pour les VTC. Il conteste le caractère patrimonial des licences de taxi. Il demande un contrôle des intermédiaires qui, à l'aide d'applications télématiques, mettent en relation clients et conducteurs. Il met en cause la qualité de l'action de la commission qui, sous la tutelle de l'administration du tourisme, délivre les autorisations de VTC et préconise que des commissions décentralisées interviennent, sous la tutelle de l'administration des transports⁴⁸. Des grèves de taxis sont derechef initiées en juin 2014, au niveau européen.

La loi « Thévenoud » n° 2014-1104 du 1^{er} octobre 2014 modifie profondément l'architecture de la réglementation en matière de transport particulier de personnes⁴⁹. Placée au sein du Code du tourisme, la catégorie des voitures de

⁴⁷ La loi n° 2014-344 du 17 mars 2014 relative à la consommation comporte quelques mesures prises en urgence (art. 134 à 136) : Concernant les voitures de tourisme avec chauffeur, elle précise les conditions d'immatriculation (C. tourisme, art. L. 231-2), durcit les conditions d'exploitation sur voirie (art. L. 231-3), impose une carte professionnelle au conducteur (art. L. 231-4). Des dispositions similaires sont prises pour les deux roues (C. transp., art. L. 3123-2 et L. 3123-2-1). Mais les taxis qui, hors de leur zone de prise en charge, stationnent aux abords des gares et aéroports, voient également leurs conditions de stationnement restreintes (C. transp., art. L. 3121-11).

⁴⁸ La puissance publique continue de s'interroger sur l'évolution du cadre juridique de la profession : récent rapport IGAS/CGEDD (Amar, Maymil, Viossat, Leconte, Sauvart), sur « La régulation du secteur des voitures de transport avec chauffeur et des taxis », déc. 2018, 229 p.

⁴⁹ Indépendamment du remodelage global de cette catégorie de transport, la loi pose un jalon essentiel pour la profession de taxi en revenant sur le principe de la cessibilité à titre onéreux des

tourisme avec chauffeur disparaît tandis que surgit celle des voitures de transport avec chauffeur au sein du Code des transports (art. L. 3122-1 et s.). Les voitures de petite remise, survivance d'un monde ancien, disparaissent. Mais en réalité, via la catégorie transitoire des voitures de tourisme avec chauffeur et la catégorie annexe des moto-taxis, ce sont bien elles qui sont devenues l'alternative aux taxis. Les voitures de transport avec chauffeur et les moto-taxis sont des véhicules de remise qui s'opposent aux taxis, véhicules de place. Voitures de transport avec chauffeur, exploitants de deux roues et taxis sont les trois types de transporteurs publics particuliers, désormais regroupés dans le Code des transports. Apparaît aussi la sous-catégorie des « intermédiaires » au sein seulement des VTC alors que les taxis (les « centrales téléphoniques ») et les moto-taxis sont également concernés par l'existence de ces entremetteurs, même si l'intrusion des plateformes télématiques (« Uber ») a été de façon circonstancielle le fait des VTC⁵⁰. Malgré tout, c'est un cadre homogène qui apparaît au travers de cette loi⁵¹, ce que n'avait pu finaliser la loi n° 2009-888⁵².

autorisations de stationnement. Ces licences deviennent inaccessibles et ne sont valables que 5 ans pour toutes celles qui sont accordées après l'entrée en vigueur de la loi (C. transp., art. L. 3121-2). La location d'une licence est supprimée, sauf mise en place d'une coopérative ouvrière de production, au profit de la location-gérance (loi n° 2014-1104, art. 5 et C. transp., art. L. 3121-1-2). L'art. L. 3121-3 C. transp. encadre désormais les modalités de session des autorisations pour les licences délivrées avant le 1^{er} oct. 2014. Pour les titulaires d'une licence antérieure à 2014 qui n'exploitent pas directement ce droit, le « doublage » est admis, soit la possibilité d'une double sortie quotidienne du taxi à l'aide de deux conducteurs distincts (C. transp., art. R. 3121-9). Auparavant, le doublage était admis dans certaines limites à Paris (A. 31 déc. 1938, art. 7 ; ord. Préfectorale n° 96-11774 du 31 oct. 1996).

⁵⁰ CJUE, 20 déc. 2017, « *Asociación Profesional Elite Taxi contre Uber Systems Spain SL* », aff. 434/15 : les plateformes télématiques de mise en relation entre chauffeurs et passagers relèvent du secteur des transports et peuvent être réglementées par l'État (autorisation administrative), y compris quand la plateforme met en relation des passagers avec des chauffeurs non professionnels. Mais, en France, les services de covoiturage n'entrent pas dans la catégorie des transports publics particuliers de personnes car il ne s'agit pas de transports à titre onéreux, mais à titre gratuit, quoiqu'à frais partagés. Il s'agit de transports privés, même s'ils peuvent être organisés par un intermédiaire agissant à titre onéreux (C. transp., art. L. 3132-1). Les services « Uberpop » et « Heetch » qui, au prétexte d'utiliser des conducteurs non professionnels, soutenaient relever d'un service de covoiturage, ont fait l'objet de condamnation, car la recherche d'un gain était manifeste (crim., 31 janv. 2017, n° 15-87770).

⁵¹ Le D. n° 2014-1725 du 30 déc. 2014 pris en application de cette loi reconfigure aussi totalement la réglementation relative aux transports particuliers de personnes puisqu'il est l'occasion de codifier cette réglementation, qui intègre le Code des transports. L'art. 5 de ce décret abroge plusieurs règlements antérieurs.

⁵² Des dispositions communes apparaissent en 2014. L'art. L. 3120-1 définit les transports particuliers de personnes comme des transports effectués à partir de véhicules de moins de 10 places. Il peut donc s'agir d'un transport individuel ou d'un transport collectif (2 personnes et plus). Mais la loi réserve le cas des transports publics collectifs (autocaristes) et des transports privés, qui eux aussi peuvent être effectués avec des véhicules légers (minibus...). Des règles relatives aux intermédiaires mettant en relation ces transporteurs avec leurs clients apparaissent dans les dispositions communes

La législation actuelle corrige ou peaufine le cadre mis en place par la loi « Thévenoud » d'octobre 2014. D'abord, les activités de mise en relation qui se sont brusquement développées grâce aux NTIC font l'objet d'un nouveau Titre du Code des transports au sein du Livre consacré aux transports routiers de voyageurs, en vertu de la loi « Grandguillaume » n° 2016-1920 du 29 décembre 2016 (C. transp., art. L. 3141-1 et s.)⁵³. Ces nouvelles dispositions ont donc vocation à s'appliquer à toutes les catégories de transport publics de personnes par route (transports collectifs réguliers, transports collectifs occasionnels, transports particuliers de personnes...), ce qui dénote une possible généralisation de ces intermédiaires. Il est imposé à ces « centrales de réservation » qu'elles vérifient le respect des conditions d'accès et d'exercice des conducteurs professionnels auxquels elles ont recours⁵⁴, ainsi que les mêmes conditions pour les différentes

mais aussi dans celles relatives aux VTC. L'art. L. 3120-2 C. transp. décrit les actes consécutifs de la maraude ou d'une réservation pour départager ce que sont en droit de faire taxis et VTC. Il ressort de ces dispositions que seuls les taxis peuvent être hélés sans réservation préalable. Mais un VTC peut prendre en charge n'importe où sur la voie publique un piéton pourvu qu'il ait une réservation préalable. À défaut de réservation, un VTC ne peut pas circuler en quête d'un client. Un conducteur de VTC est en effet tenu de rentrer en sa remise dès lors qu'il a achevé sa course, « sauf s'il justifie d'une réservation préalable ou d'un contrat avec le client final » (C. transp., art. L. 3122-9; pour les moto-taxis: V. art. L. 3123-2). Un VTC ne peut non plus stationner en l'absence de réservation, mais peut s'arrêter 1 heure aux abords des gares et aérogares dans l'attente d'un client ayant une réservation. Une centrale de réservation (ou un VTC, de façon directe) ne peut prendre aucune initiative commerciale pour permettre à un piéton qu'il soit pris sur la voie publique. Mais une centrale peut engager de telles démarches pour les taxis. La centrale peut dès lors informer les piétons sur la localisation et la disponibilité des véhicules. Mais il reste loisible au piéton de contacter une centrale, y compris celle mettant en relation avec des VTC pour prendre une réservation. Le piéton peut aussi se géolocaliser mais la centrale ne peut fournir comme information que la localisation des véhicules ou leur disponibilité. Certaines de ces dispositions seront attaquées devant le Conseil constitutionnel (déc. n° 2015-468/469/472 QPC du 22 mai 2015). Le Conseil va invalider l'obligation faite aux VTC de proposer un prix forfaitaire (annulation de l'art. L. 3122-2 C. transp.) mais juger constitutionnelle l'interdiction pour les VTC d'informer à la fois de la localisation et de la disponibilité du véhicule. Cependant, le Conseil d'État annulera les dispositions réglementaires fixant des sanctions envers ceux qui ne respectent pas ces dernières dispositions, l'art. L. 3120-2, III, 1° étant contraire au droit européen (CE, 9 mars 2016, « *Soc. Uber France et a.* », n° 388213, 388343 et 388357). Les art. L. 3121-11-1 et L. 3121-11-2 (puis L. 3142-5) C. transp., créés par la loi du 1^{er} oct. 2014, tendent à faciliter l'émergence d'une plateforme télématique visant à mettre en relation les taxis et leurs clients (C. transp., art. R. 3121-24 et s.) et empêchent qu'un intermédiaire interdise à l'avance la maraude. Cette dernière est favorisée: « un taxi peut refuser une course commandée dans le cadre d'une réservation préalable » (C. transp., art. R. 3121-23).

⁵³ Une loi n° 2015-990 du 6 août 2015 (art. 19) avait déjà apporté des compléments de détail.

⁵⁴ Par ailleurs, la loi n° 2016-1088 du 8 août 2016 dégage une « responsabilité sociale » des plateformes télématiques à l'égard des travailleurs indépendants auxquels elles ont recours. Ainsi apparaît un noyau de réglementation sociale dans le Code du travail au regard des travailleurs indépendants, pour l'instant centré sur les accidents du travail, la formation professionnelle, le droit de grève et l'action syndicale (C. trav., art. L. 7341-1 et s.). L'article 20 du projet de loi d'orientation des mobilités (TRET1821032L), modifiant les art. L. 7342-1 et s. du Code du travail, prévoit l'établissement

professions de transports publics routiers de voyageurs auxquelles elles font appel (C. transp., art. L. 3141-2)⁵⁵.

Ces intermédiaires sont « responsables de plein droit, à l'égard du client, de la bonne exécution des obligations résultant du contrat de transport »⁵⁶. Il s'agit précisément d'une obligation de résultat car la loi retient comme cause exonératoire de la responsabilité de la centrale de réservation la faute du client ou les cas de force majeure (C. transp., art. L. 3141-3). La loi ne se prononce pas sur la qualification des contrats liant la centrale tant aux passagers qu'à ceux qui exécutent la prestation de transport. Il est manifeste néanmoins que ces intermédiaires sont assimilés, par l'étendue de la responsabilité qu'ils encourent, à des commissionnaires de transport (en transport de marchandises) ou à des agences de voyage⁵⁷, quoique la relation qui les lie aux prestataires de transport et aux passagers fasse irrésistiblement penser à une opération de courtage.

La loi n° 2016-1920 impose aux exploitants de VTC qu'ils disposent de voitures répondant à certaines caractéristiques techniques ainsi que d'une certaine capacité financière (C. transp., art. L. 3122-4)⁵⁸. Elle semble faire renaître la catégorie des voitures de grande remise en prévoyant l'existence d'un label pour les exploitants offrant des prestations de qualité supérieure (C. transp., art. L. 3122-4-1)⁵⁹. Les conducteurs de VTC doivent également répondre à des conditions particulières⁶⁰.

par les plateformes télématiques d'une « charte déterminant les conditions et modalités d'exercice de sa responsabilité sociale, définissant ses droits et obligations ainsi que ceux des travailleurs avec lesquels elle est en relation ».

⁵⁵ V. aussi D. n° 2018-1036 du 26 nov. 2018.

⁵⁶ Cette disposition, introduite par la loi n° 2014-1104 du 1^{er} oct. 2014 (C. transp., anc. art. L. 3120-3) dans les dispositions communes aux transports particuliers de personnes, est donc dorénavant placée dans les dispositions relatives aux activités de mise en relation.

⁵⁷ C. com., art. L. 132-5; C. tourisme, art. L. 211-16.

⁵⁸ La loi impose dorénavant aux prestataires et aux intermédiaires des transports particuliers de personnes qu'ils communiquent à l'administration toute information utile (C. transp., art. L. 3120-6; D. n° 2019-866 du 21 août 2019). Un D. n° 2017-236 du 24 fév. 2017 met en place tout un ensemble d'organismes consultatifs propres aux transports particuliers de personnes.

⁵⁹ A. du 11 janv. 2019 définissant les critères d'attribution d'un label qualité aux exploitants de voitures de transport avec chauffeur (*JO* 26 janv.).

⁶⁰ Ces exigences sont générales à tous les conducteurs d'un transport public particulier, mais avec des variations selon les métiers : assurances spécifiques, permis de conduite, expérience de conduite, visite médicale périodique, aptitude professionnelle, honorabilité (C. transp., art. R. 3120-2 et s.; D. n° 2017-483 du 6 avril 2017).

Mais contrairement aux exploitants-conducteurs de taxi dont les conditions d'accès à la profession dépendent toujours, in fine, de la décision discrétionnaire de la puissance publique, en fonction du nombre de licence disponibles localement⁶¹, les exploitants-conducteurs de VTC (ou de motos) doivent seulement répondre aux conditions techniques, financières, d'honorabilité et de capacité professionnelles fixées par la réglementation⁶². Aussi, la puissance publique ne peut leur interdire d'exercer cette activité dès l'instant qu'ils répondent à l'ensemble des conditions requises⁶³. Par rapport au régime juridique des voitures de petite remise, la différence est fondamentale. C'est probablement pourquoi, afin de limiter le développement des VTC, l'État a cherché à en durcir les conditions d'accès, en jouant sur les exigences professionnelles des chauffeurs⁶⁴.

Il reste que ni les organisations professionnelles de taxis ni l'État n'ont pu empêcher l'utilisation de la téléphonie mobile et des plateformes télématiques. De facto, le développement de ces technologies a marginalisé la pure maraude au profit d'une « maraude électronique » dont les garde-fous placés dans la réglementation au profit des taxis n'empêcheront pas une utilisation pour tous. Et il sera finalement difficile d'enrayer l'émergence de véhicules routiers autonomes et sans chauffeur mis à la disposition de tous ceux qui souhaiteront les réserver, sinon à les héler!

⁶¹ V. spécialement C. transp., art. R. 3121-4 et s., art. R. 3121-12 et s. Le Conseil constitutionnel a validé cette différence de traitement (déc. n° 2015-468/469/472 QPC du 22 mai 2015).

⁶² Conditions d'inscription au registre des exploitants de VTC: C. transp., art. L. 3122-3 et s.; art. R. 3122-1 et s.

⁶³ Demeure par ailleurs une autre différence importante dans l'exercice de la profession: alors que le prix des courses dû par le passager au conducteur de VTC reste peu encadré, la tarification des courses de taxi l'est très précisément (V. successivement le D. 87-238 du 6 avril 1987 et le D. n° 2015-1252 du 7 oct. 2015).

⁶⁴ Comparer l'A. du 23 déc. 2009, d'abord avec l'A. du 2 fév. 2016 relatif à la formation et à l'examen de conducteur de VTC. Puis, D. n° 2017-483 du 6 avril 2017, qui confie l'organisation des examens aux chambres des métiers, et A. du 6 avril 2017 relatif aux programmes et examens d'accès aux professions de conducteurs de taxi et VTC (pour les conducteurs de moto-taxis: A. du 16 fév. 2018). Mais à rebours des examens mis en place, l'accès à la profession de conducteur de VTC demeure aisé pour tous ceux qui ont déjà exercé une profession similaire par le passé: un an d'expérience suffit sur les dix dernières années (C. transp., art. R. 3122-13). Par ailleurs, les exigences en matière de véhicule n'ont pas été spécialement modifiées. L'A. du 26 mars 2015 fixe, comme l'A. précédent du 23 déc. 2009 (modif. A. 30 déc. 2010), que le véhicule doit être d'une longueur minimale de 4,50 m. et d'une largeur minimale de 1,70 m. Néanmoins, l'A. originel de 2009 retenait seulement une longueur minimale de 4,40 m. La puissance minimale du moteur a été réduite, passant de 88 kw. à 84 kw.