L'Autorité de la concurrence publie son avis sur le secteur des taxis/Voitures de transport avec chauffeurs (VTC)

Publié le 07 janvier 2015

L'Autorité de la concurrence publie l'avis qu'elle a rendu au gouvernement sur le décret, adopté le 30 décembre dernier, encadrant l'activité des VTC et des taxis.

L'essentiel

L'Autorité de la concurrence publie l'avis qu'elle a rendu le 9 décembre dernier au gouvernement sur le projet de décret pris en application de la loi du 1er octobre 2014 encadrant l'activité des taxis et des voitures de transport avec chauffeurs (VTC). Adopté le 30 décembre 2014, le décret[1] a tenu compte d'un certain nombre de recommandations émises par l'Autorité.

L'Autorité avait rendu un avis globalement favorable sur le projet qui lui était soumis mais fait part de plusieurs recommandations afin que l'ensemble de la profession des VTC soit traité sur un pied d'égalité. Elle avait également fait part de ses réserves sur l'obligation faite aux VTC - introduite par la loi du 1er octobre 2014 - de retourner à leur base (siège social du VTC) après chaque course.

Le contexte

A la suite de la suspension en référé par le Conseil d'État du décret instituant un délai de 15 minutes entre la réservation et la prise en charge d'un client par un VTC[2] , une mission de médiation a été confiée au député Thomas Thévenoud. Ses propositions ont été reprises dans la loi du 1er octobre 2014. L'Autorité a été saisie par le ministre de l'économie, de l'industrie et du numérique sur le projet de décret d'application.

L'obligation de « retour à la base »

La loi prévoit qu'après chaque course, une voiture de transport avec chauffeur (VTC) doit retourner à la base (« lieu d'établissement de l'exploitant » de la VTC ou « dans un lieu, hors de la chaussée, où le stationnement est autorisé », ce qui exclut le stationnement autorisé sur la chaussée).

Le projet de décret transmis à l'Autorité précisait les dérogations à ce retour à la base obligatoire. Néanmoins, l'Autorité s'est interrogée, au préalable, sur l'obligation elle-même, qui apparaît comme un aveu d'échec concernant l'application efficace des mesures existantes pour lutter contre la maraude, et qui, sous couvert de régulation concurrentielle, vise à nouveau à régler un problème de police[3] .

Ce point est particulièrement préoccupant puisque la lutte légitime contre la maraude, qui relève du monopole des taxis, ne doit pas avoir pour conséquence de fausser la concurrence sur le marché de la réservation préalable, qui est ouvert à la concurrence. Or cette disposition tend à entraver l'activité des VTC. L'Autorité estime en outre que d'autres dispositifs de contrôle seraient plus efficaces pour contrer la maraude illégale (voir paragraphes 65 et suivants de l'avis).

Plusieurs dispositions du décret ne sont pas adaptées aux VTC traditionnelles

Plusieurs dispositions du projet de décret conduisaient à une différence de traitement entre VTC.

Les VTC recouvrent deux grandes catégories. La première est constituée des exploitants de VTC traditionnels (ex-voitures de grande remise) qui ont notamment pour donneurs d'ordres des hôtels de luxe, des organisateurs de salons ou de festivals, des ambassades... Les exploitants de VTC mettent des véhicules à disposition des donneurs d'ordre pour transporter leurs clients ou des personnalités. La seconde catégorie de VTC travaille avec des applications smartphones et vise une clientèle identique à celle des taxis sur le marché de la réservation préalable.

- Les exceptions au retour à la base

Le retour à la base était, dans le projet de décret soumis pour avis à l'Autorité, assorti de deux exceptions. Si les chauffeurs de VTC justifiaient d'une réservation préalable ou d'un contrat avec le client final, ils n'étaient pas contraints de revenir à la base ou de stationner hors chaussée après le dépôt d'un client.

Cependant, dans les faits, la première exception - justifier d'une réservation préalable - ne pouvait s'appliquer qu'aux chauffeurs de VTC qui sont mis en relation avec les clients via une application, dans la mesure où les VTC traditionnelles (ex-grande remise) ne fonctionnent pas sur le même modèle de l'enchaînement des réservations préalables, mais mettent à disposition de leurs donneurs d'ordres, sur une période donnée, des véhicules pour leurs clients.

La deuxième exception - disposer d'un contrat avec le client final - était également inadaptée à l'activité des VTC traditionnelles que la loi voulait viser. En effet, les VTC traditionnelles, qui signent des contrats avec des donneurs d'ordre, distincts du passager lui-même, ne connaissent pas la destination, l'état-civil de la personne transportée et celui des accompagnants. En rendant ces informations obligatoires et en n'indiquant pas que le « client final » pouvait être le donneur d'ordre lorsque celui-ci paye, le projet de décret définissait « le contrat avec le client final » comme une réservation préalable, en outre aggravée de plusieurs conditions, et restreignait ainsi la portée de la loi, qui

prévoit deux exceptions au retour à la base.

L'Autorité recommandait de modifier la rédaction du projet de décret afin que l'exception au retour à la base prenne en compte les spécificités de l'activité de grande remise :
- en visant le contrat avec le donneur d'ordres, qui est le payeur ;
- en supprimant la condition relative à la justification de l'état-civil du (ou des) passagers ainsi que celle de la destination.

> Le décret précise que le client final peut être une personne morale, permettant ainsi de viser le contrat avec le donneur d'ordre. L'obligation de justifier de la destination est supprimée.

- La garantie bancaire

Le projet de décret renforçait les conditions d'inscription des exploitants de VTC dans le registre national des VTC, notamment en exigeant une garantie bancaire d'un montant minimum de 1500 euros par véhicule, qui ne s'appliquait qu'aux seules VTC. Si la justification de capacités financières est habituelle dans le cadre des marchés publics et pour les véhicules de transport collectif de personnes, la transposition d'une telle exigence pour les VTC n'apparaissait ni nécessaire, ni justifiée par l'objectif de professionnalisation du secteur, d'autant que le projet de décret ne mentionnait pas les événements susceptibles de déclencher la garantie.

De plus, cette charge pesant sur l'exploitant, ce sont les VTC traditionnelles, qui sont les seules à salarier leurs chauffeurs et à posséder les véhicules, qui auraient fait les frais de cette disposition.

La disposition introduisait donc une double différence de traitement, non justifiée, avec les taxis, non soumis à cette disposition, et entre les VTC selon

leur modèle économique (exploitation directe versus intermédiation).

L'Autorité recommandait de supprimer l'exigence de garanties bancaires et de considérer que l'objectif poursuivi par le législateur concernant la professionnalisation des VTC était satisfait par d'autres dispositions législatives et réglementaires (assurance et formation professionnelle).

> Le décret ne mentionne pas, à la différence du projet transmis à l'Autorité, que les VTC doivent fournir une garantie bancaire pour justifier de capacités financières. Le montant de la capacité financière reste néanmoins fixé à 1500 euros. Le décret renvoie désormais à un arrêté pour fixer les conditions permettant de justifier de la capacité financière.

- L'alourdissement des charges administratives

Le décret prévoyait un alourdissement des charges administratives en imposant de transmettre sous 15 jours au ministère des transports tout changement relatif aux informations transmises lors de l'inscription au registre des VTC (notamment capacité financière, carte grise et carte professionnelle). Or, cette charge administrative qui aurait pesé en pratique uniquement sur les sociétés qui exploitent directement les véhicules, introduisait également une différence de traitement entre VTC selon leur modèle économique. En effet, au regard de leur activité, qui est saisonnière (festivals, salons, etc.), les sociétés de VTC traditionnelles ont souvent recours à des véhicules et à des chauffeurs supplémentaires sur une courte période.

L'Autorité recommandait donc que cette disposition soit modifiée afin que l'obligation d'information du gestionnaire s'applique selon une périodicité trimestrielle, qui apparaît suffisante.

> Le décret suit la recommandation en retenant une périodicité trimestrielle.

[1]Consulter le décret n° 2014-1725 du 30 décembre 2014.
[2] L'Autorité de la concurrence avait émis un avis défavorable sur ce projet de décret instaurant un délai de 15 minutes entre la réservation et la prise en charge du client. Voir communiqué de presse et avis du 16 décembre 2013. Le 17 décembre dernier, le Conseil d'État a annulé définitivement le décret (voir le communiqué).
[3]Cf avis du 16 décembre 2013.

AVIS 14-A-17 DU 9 DÉCEMBRE 2014

concernant un projet de décret relatif au transport public particulier de personnes

Consulter le texte intégral

Contact(s)

Yannick Le Dorze
Adjoint à la directrice de la communication
01 55 04 02 14
Contacter par mail