

**Avis n° 15-A-20 du 22 décembre 2015
concernant un projet de décret et un projet d'arrêté relatifs au
registre national de disponibilité des taxis**

L'Autorité de la concurrence (commission permanente),

Vu la lettre, enregistrée le 23 octobre 2015 sous le numéro 15/0098A par laquelle le ministre chargé de l'économie, de l'industrie et du numérique a saisi l'Autorité de la concurrence d'une demande d'avis relatif à un projet de décret relatif au transport public particulier de personnes en application de l'article L. 462-2 du code commerce ;

Vu le livre IV du code de commerce ;

Vu les autres pièces du dossier ;

La rapporteure, le rapporteur général adjoint, le commissaire du gouvernement, les représentants du ministre de l'intérieur et du secrétariat général pour la modernisation de l'action publique (SGMAP) entendus lors de la séance de l'Autorité de la concurrence du 1^{er} décembre 2015;

Est d'avis de répondre à la demande présentée dans le sens des observations qui suivent :

I. Constatations

1. Le projet de décret soumis à l'avis de l'Autorité de la concurrence vise à préciser les modalités d'application de l'article L. 3121-11-1 du code des transports, introduit par l'article 1 de la loi n° 2014-1104 du 1er octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur. Cet article prévoit la création d'un registre de disponibilité des taxis « recensant les informations relatives à l'identification, à la disponibilité et à la géolocalisation des taxis », dont la « finalité est de faciliter leur accès par les clients en favorisant le développement de services innovants ». L'exposé des motifs précise que « l'institution de ce registre vise à adapter aux nouvelles technologies le monopole des taxis sur le marché de la maraude ».
2. Un projet d'arrêté, également soumis à l'Autorité, permet l'acceptation d'une charte qui a pour objet de fixer les conditions d'agrément des personnes morales ou physiques susceptibles d'adhérer au service et de préciser leurs droits et obligations.

A. L'INSATISFACTION DE LA DEMANDE DE TAXI EST PLUS PRONONCÉE SUR LE MARCHÉ DE LA MARAUDE, POURTANT MONOPOLE DES TAXIS

3. L'activité de chauffeur de taxi fait l'objet d'une stricte réglementation, notamment en ce qui concerne l'accès à la profession. Dès lors que l'activité de taxi s'exerce sur la voie publique, les chauffeurs de taxi doivent disposer d'une autorisation de stationnement (ADS), communément appelée « licence »¹. Celle-ci, délivrée initialement gratuitement par le maire ou le préfet de police (à Paris), est cessible à titre onéreux pour des montants élevés, qui peuvent atteindre 180 000 euros à Paris en 2015 et 350 000 euros à Nice en 2014. Forts de cette autorisation, les taxis sont les seuls véhicules légalement autorisés à stationner sur la voie publique et à y charger des clients, sans réservation préalable, pour un transport particulier de personnes à titre onéreux.
4. S'agissant du secteur du transport particulier de personnes à titre onéreux, l'Autorité de la concurrence a défini deux marchés dans son avis de 2013² :
 - le marché de la maraude correspond à la prise en charge des clients sur la voie ouverte à la circulation publique sans réservation préalable. Les taxis jouissent d'un monopole légal, qui s'accompagne d'une obligation de prise en charge du client qui le hèle lorsque le taxi est disponible ;
 - le marché de la réservation préalable correspond aux courses pour lesquelles le chauffeur de taxi dispose d'une réservation avant de se rendre sur le lieu et à l'heure du rendez-vous fixé par le client. La réglementation distingue la réservation préalable immédiate (le plus vite possible) et la réservation préalable à l'avance. Le chauffeur est autorisé à facturer la course d'approche et à refuser la course. Les taxis ne disposent d'aucun monopole sur ce marché et sont en concurrence avec les Véhicules de Tourisme avec Chauffeur (VTC).

¹ Selon le rapport Thévenoud, le nombre de « licences » s'établit à 57 371 en France, dont 17 636 à Paris.

² Avis n° [13-A-23](#) du 16 décembre 2013 concernant un projet de décret relatif à la réservation préalable des voitures de tourisme avec chauffeur.

1. LES RAISONS DE LA PÉNURIE DE TAXIS SUR LE MARCHÉ DE LA MARAUDE

5. De manière générale, la demande de taxi, particulièrement à Paris, reste insatisfaite en raison notamment du contingentement du nombre de licences et de la réglementation concernant les tarifs pratiqués (horokilométriques), qui contribue à accentuer le déséquilibre entre l'offre et la demande à certaines heures et en certains lieux, comme l'ont souligné le Conseil puis l'Autorité à plusieurs reprises. Ceci conduit à la sélection par les taxis des courses les plus rentables, comme les courses effectuées hors des heures de pointe, les courses longues notamment vers et depuis les aéroports et, de manière générale, les courses sur réservation préalable³.

a) Les incitations à privilégier la réservation préalable

6. En réservation préalable, la réglementation permet au chauffeur de facturer au client la course d'approche qui correspond au trajet effectué entre la position du taxi et le lieu de prise en charge du client. Selon le site internet de la centrale de réservation G7, le consommateur qui effectue une demande immédiate doit s'attendre à 15/20 minutes d'approche pour un montant compris entre 11,20 et 16,80 euros, selon le jour et l'heure. Le gouvernement estime que la course d'approche peut même avoisiner parfois 40 euros. En se fondant sur la fourchette basse, le revenu généré par les courses d'approche pour un chauffeur qui effectue 6 courses en réservation préalable par jour et qui travaillerait 20 jours par mois avoisine donc 1344 euros, alors que le coût d'une affiliation à un central radio est d'environ 300 à 600 euros par mois.
7. L'instauration par décret⁴ d'un forfait course d'approche, uniquement applicable aux taxis parisiens, dont le principe a fait l'objet d'un avis favorable de l'Autorité sous réserves⁵, devrait permettre de rendre ces courses un peu moins attractives par rapport aux courses réalisées en maraude. En moyenne, un chauffeur parisien qui réaliserait à parts égales des courses en réservation préalable immédiate et à l'avance, selon la même fréquence que ci-dessus, réaliserait un revenu lié à la course d'approche d'environ 560 euros.
8. Les courses réalisées en maraude (quand le taxi est hélé par le client dans la rue) sont au contraire moins rentables :
- lorsque le taxi roule à vide ou stationne en quête de client, il ne lui est pas possible de facturer tout ou partie de cette attente ;
 - la maraude consiste le plus souvent en de petites courses en zone urbaine. En effet, les clients ont tendance, pour les courses longues, telles que les courses aéroport, à réserver à l'avance pour s'assurer de la disponibilité d'un taxi.
9. Pour un même revenu sur le marché de la maraude, un taxi devrait donc travailler davantage et enchaîner la plupart du temps de petites courses.

³ Avis n° [04-A-04](#) du 29 janvier 2004 *relatif à une demande de la fédération nationale des taxis indépendants concernant la réglementation de l'activité des taxis* ; avis n° [13-A-23](#) du 16 décembre 2013 *concernant un projet de décret relatif à la réservation préalable des voitures de tourisme avec chauffeur* ; avis n° [14-A-17](#) du 9 décembre 2014 *concernant un projet de décret relatif au transport public particulier de personnes* ; avis n° [15-A-07](#) du 8 juin 2015 *concernant un projet de décret et un projet d'arrêté relatifs au transport public particulier de personnes*.

⁴ Décret n° 2015-1252 du 7 octobre 2015 *relatif aux tarifs des courses de taxi* et Arrêté du 2 novembre 2015 *relatif aux tarifs des courses de taxi* : « un supplément applicable en cas de réservation immédiate (4 euros) » et « un supplément en cas de réservation différée (7 euros) ».

⁵ Avis n° [15-A-07](#) du 8 juin 2015 précité.

10. L'incitation à privilégier une course sur réservation préalable peut expliquer la tendance des taxis à s'affilier à un central radio. Selon les données du ministère de l'intérieur, la majorité des taxis parisiens (12 200 chauffeurs, soit 61 %) sont en effet affiliés à de grands centraux radio de réservation, dont 90 % au groupe Allo Taxi (G7 et Taxis bleus).

b) Privilégier la réservation préalable en renforce l'attractivité

11. Le fonctionnement actuel du secteur des taxis en France, dont l'activité repose majoritairement sur des courses réservées via des centraux de réservation à Paris et dans les grandes villes de province, a conduit à un cercle vicieux : plus le nombre de taxis est limité, plus les taxis ont tendance à choisir les courses sur réservation préalable, plus rémunératrices, et moins le client ne trouve de taxis disponibles dans la rue. Le client est ainsi incité à réserver à l'avance un taxi pour être sûr de pouvoir disposer d'un taxi le moment venu ou à payer un abonnement pour être prioritaire en cas de demande immédiate. Les taxis ont d'autant plus tendance à privilégier les courses sur réservation préalable que les centraux radios sont devenus pour les clients un acteur incontournable.
12. Ceci aboutit à un paradoxe : alors même que le marché de la maraude constitue un marché en monopole, réservé aux taxis, ces derniers l'ont progressivement délaissé au profit du marché de la réservation préalable, qui est par contre un marché libre, partagé aujourd'hui avec les VTC. Ainsi, le rapport du préfet Chassigneux de 2008 concernant des « propositions de réforme de la profession de taxis » soulignait que 16 % des clients en 2008 prenaient un taxi sur la voie publique, 40 % en station et 36 % via un central radio (contre 14 % en 1991), ce qui montre la part croissante prise par les courses réservées via les centraux radios.

c) Le transport de malades assis représente une part essentielle de l'activité des taxis de province

13. L'achat d'une licence de taxi ne donne pas seulement accès à un marché réservé, celui de la maraude, mais également à un second marché réservé, celui du transport de malades assis (TMA) pour les taxis conventionnés avec la Caisse primaire d'assurance maladie.
14. Le transport de malades par taxis, qui s'exerce également via des réservations préalables, représente une part essentielle de l'activité des taxis de province, en particulier en zone rurale. En 2013, selon les statistiques du ministère de l'intérieur, 37 100 taxis sur environ 80 000 chauffeurs de taxi en France étaient conventionnés pour le TMA. Le TMA représente 80 % du chiffre d'affaires d'un taxi dans les territoires ruraux et de 10 à 40 % de l'activité dans les autres zones, les grandes métropoles exclues. Si dans les zones rurales, le TMA permet de maintenir une offre de taxi viable, dans les zones urbaines, le TMA peut alors contribuer à la diminution des taxis disponibles en maraude.

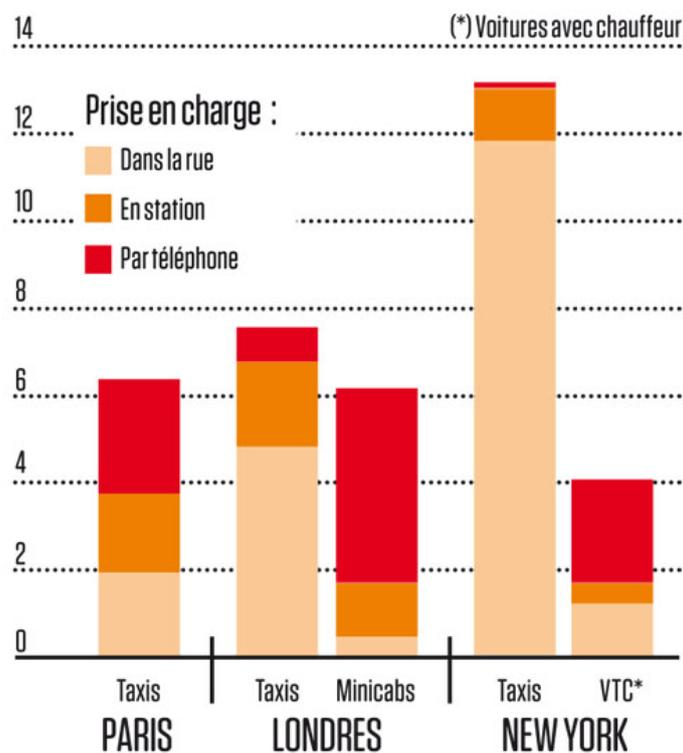
2. LA MARAUDE EN CHIFFRES : UNE SPÉCIFICITÉ FRANÇAISE

15. En 2015, selon les statistiques du ministère de l'intérieur, on dénombre 59 666 ADS, également communément appelées licences, pour environ 87 434 chauffeurs de taxi, contre 23 082 chauffeurs de VTC. À Paris, on dénombre environ 20 000 chauffeurs de taxi contre 3 600 chauffeurs de VTC. En Angleterre, qui ne contiente ni les licences pour taxi ni les licences pour VTC, on dénombre par comparaison 75 082 taxis contre 167 118 VTC et, à Londres, 25 200 taxis contre 78 700 VTC.

16. À Londres, il est aisé de trouver un taxi dans la rue. Selon le député Thomas Thévenoud, dans son rapport « *Un taxi pour l'avenir des emplois sur la France* », la raison serait qu'à Londres, « *le marché de la maraude est suffisamment rémunérateur pour que les taxis investissent peu le marché de la réservation préalable* ». Le rapport ne précise pourtant pas la raison exacte du caractère plus rémunérateur de la maraude au Royaume-Uni, alors que les mêmes règles de tarification horokilométrique s'appliquent aux taxis en monopole pour la maraude et qu'une intervention sur le marché de la réservation préalable est, comme en France, également permise aux taxis.
17. La présence de nombreux taxis en maraude En Angleterre s'explique en fait surtout par la concurrence plus ancienne des VTC (à partir de 1960) et le coût très faible de la licence sur lequel il n'est pas possible de spéculer puisqu'elle est achetée à l'État et qu'il n'est pas possible de la céder à titre onéreux. Ainsi, dès lors que les VTC ont depuis longtemps investi le marché de la réservation préalable et que les chauffeurs de taxi britanniques n'ont pas besoin de sélectionner les courses les plus rentables à la différence des chauffeurs de taxi français, qui se sont parfois endettés sur une longue période pour payer leur licence, les taxis britanniques exercent leur activité très majoritairement sur le marché de la maraude et tirent ainsi pleinement parti de leur monopole.
18. Une étude comparative de Richard Darbéra concernant « l'offre de taxi et la mobilité » en 2009, réalisée à partir d'une enquête portant sur des données relatives aux années 2007 et 2008, illustre clairement le phénomène français d'un désintérêt des taxis pour leur monopole sur le marché de la maraude.

TAXIS : PARIS MOINS BIEN LOTI

Partage des marchés entre taxis et voitures de remise (en nombre moyen de voyages par habitant et par an).



SOURCE : ENQUÊTE IVM 2009, RICHARD DARBÉRA

19. Bien que l'offre de VTC soit beaucoup moins développée en France qu'en Angleterre, le consommateur peut aujourd'hui pallier la pénurie de taxis en se tournant vers l'alternative que constitue la réservation préalable de VTC, même si le service n'est pas complètement substituable, notamment en raison de conditions tarifaires et réglementaires différentes. Par contre, en maraude, dans la mesure où ce marché constitue le monopole des taxis, le consommateur ne dispose d'aucune alternative.
20. Or, effectuer des courses en maraude est un atout important pour le consommateur : trouver un taxi rapidement dans la rue sans devoir faire appel à un tiers (central radio taxi, site internet ou application de VTC ou de taxi), sans payer de course d'approche, d'abonnement ou de supplément de réservation à l'avance. Les VTC ne facturent pas la course d'approche au sens strict du terme, mais le forfait inclut généralement une rémunération concernant le coût moyen estimé de la course d'approche. Lorsque le client souhaite un taxi pris en maraude, il reste la possibilité de se rendre à une station de taxis, à condition bien sûr de savoir où se trouve la station de taxis la plus proche. Néanmoins, selon l'heure de la journée et la zone concernée, il peut s'agir d'un pari risqué et peu commode lorsque le client est chargé (courses, bagages).
21. Comme le reconnaît lui-même le député Thomas Thévenoud dans son rapport précité : *« la maraude a progressivement décliné au profit de la réservation préalable. (...) À partir des années 1960, l'exercice du métier de taxi a évolué avec le développement des technologies, qui a conduit à la création des radio-taxis. La réservation préalable est devenue plus facile et progressivement essentielle pour les taxis. Hors des grandes métropoles, des gares et des aéroports, les taxis ne sont pas en attente de clientèle mais contactés directement par téléphone ou par internet. Ce constat est renforcé en province, notamment pour le transport de malades assis ».*
22. Le monopole des taxis sur la maraude se justifie pour des raisons d'ordre public, notamment de police de stationnement et de protection du consommateur. Ceci étant, un monopole non exercé risque d'apparaître moins compréhensible pour le consommateur, d'autant qu'il s'agit d'une situation que ne rencontrent pas les autres pays qui ont établi, comme en France, le monopole des taxis sur le marché de la maraude.

B. LES ÉVOLUTIONS TECHNOLOGIQUES ONT CONTRIBUÉ À BROUILLER LES FRONTIÈRES ENTRE LE MARCHÉ DE LA RÉSERVATION PRÉALABLE ET CELUI DE LA MARAUDE

1. LES VTC ONT SU TIRER PARTI DE L'INNOVATION TECHNOLOGIQUE POUR PROPOSER DES RÉSERVATIONS « EN QUELQUES CLICS »

23. Sans intervenir pour autant sur le marché de la maraude, hormis les cas individuels éventuels de fraude, les VTC ont vite compris qu'il existait une demande non satisfaite de véhicules disponibles rapidement (en un clic) à un coût abordable grâce à un système de géolocalisation et à l'attribution immédiate d'un véhicule par le système. Le succès des VTC, si l'on met de côté l'élément de confort, est d'avoir utilisé les nouvelles technologies pour permettre au client de trouver un véhicule plus facilement qu'en maraude (en raison de la pénurie constatée sur le marché de la maraude en France) à un coût parfois forfaitaire et sans la mauvaise surprise d'une course d'approche élevée.
24. Les VTC ciblent donc les clients qui ont besoin immédiatement d'un véhicule et qui auparavant :

- soit se tournaient majoritairement vers la réservation préalable immédiate en téléphonant à un central radio, lorsqu'ils ne trouvaient pas de taxis dans la rue.
 - soit renonçaient à avoir recours à un taxi, notamment en raison du coût supplémentaire que représente la course d'approche.
25. La rapidité de réservation ainsi permise a engendré des craintes de perte de clientèle de la part des taxis. S'il apparaît évident qu'une partie de la nouvelle clientèle des VTC correspond à une clientèle dont la demande de courses en maraude n'est pas satisfaite, il est pourtant difficile de qualifier le moyen de réservation utilisé par les VTC de « maraude électronique », qui ne fait l'objet d'aucune définition législative ou réglementaire.
26. Il existe en effet des différences entre la réservation immédiate opérée par les VTC ou les applications pour taxi et la maraude (prise en charge d'un client qui hèle le véhicule sur la voie publique ou démarchage de clients potentiels) : le client ne choisit généralement pas lui-même son véhicule sur l'écran du smartphone et ne le hèle donc pas électroniquement. Le véhicule sélectionné par l'intermédiaire pour répondre à la demande du client dispose bien d'une réservation préalable transmise par le système, qui déclenche la course d'approche en direction du client (et, le cas échéant, sa facturation). Le fonctionnement de la réservation préalable par téléphone est d'ailleurs exactement le même (assurance de la disponibilité d'un véhicule et réservation).

2. LE DÉCRET IMPOSANT UN DÉLAI DE 15 MINUTES AVANT DE SATISFAIRE LA DEMANDE D'UNE COURSE EN VTC

27. Encouragé par la profession des taxis, le gouvernement a pris par décret (n° 2013-1251 du 27 décembre 2013) une mesure destinée à brider la rapidité du fonctionnement de la réservation des VTC. Ce décret imposait aux VTC un délai de 15 minutes entre la réservation et la prise en charge du client. L'objectif affiché du gouvernement était de préserver le monopole des taxis sur le marché de la maraude, afin d'éviter que la rapidité de réservation permise par l'utilisation des applications smartphone ne permette aux VTC de prendre en charge des clients qui auraient pu dans d'autres conditions être pris en charge par les taxis en maraude.
28. Saisie du projet de décret, l'Autorité a rendu un avis défavorable (avis n° [13-A-23](#) précité) estimant que « *ce délai (...) avait des effets collatéraux très négatifs pour les VTC sur le marché du transport particulier de personnes à titre onéreux sur réservation préalable, pour lequel la réglementation ne garantit pas aux taxis un monopole et où les VTC exercent la même activité qu'eux auprès des mêmes clientèles, en particulier la clientèle des entreprises. Dès lors, en imposant aux seules VTC l'obligation d'un délai de 15 minutes entre la réservation et la prise en charge d'un client, le projet de décret introduisait une distorsion de concurrence au bénéfice de leurs concurrents qui n'était justifiée ni par le respect de la réglementation ni par un autre objectif d'intérêt général.* »
29. Malgré cet avis négatif, le projet de décret a été publié inchangé par le gouvernement. Toutefois, la société AlloCab a saisi le juge des référés du Conseil d'État afin qu'il en suspende l'exécution. Par ordonnance en date du 5 février 2014, celui-ci a considéré qu'un doute sérieux existait sur la légalité de ce décret, les motifs avancés par l'administration n'apparaissant pas suffisants pour justifier une telle mesure au regard du principe de liberté du commerce et de l'industrie. Par ailleurs, considérant que le délai de prise en charge d'un client constitue pour l'activité de VTC un élément décisif d'attractivité commerciale, l'exécution du décret du 27 décembre 2013 a été suspendue.

30. Prenant acte de cette suspension, le gouvernement a confié une mission de médiation au député M. Thomas Thévenoud. Ses propositions, rendues publiques le 24 avril 2014 dans le rapport précité ont été reprises dans la proposition de loi devenue la loi n° 2014-1104 du 1^{er} octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur⁶.

C. LA LOI DE 2014 TENTE DE CLARIFIER LA SITUATION ET DE RENFORCER LE MONOPOLE DES TAXIS SUR LA MARAUDE

31. Le gouvernement a tenté, dans la loi de 2014, de clarifier la situation et de moderniser le régime applicable aux taxis. Un des principaux objets de la loi, clairement indiqué dans l'exposé des motifs, est de préserver le monopole des taxis sur la maraude en mettant en place un « dispositif anti-maraude » concernant les VTC, qui consiste à :
- définir davantage les éléments qui permettent de qualifier un comportement de maraude ;
 - interdire la maraude « *par voie de communication électronique* » et « *quelle que soit la technologie utilisée* » ;
 - réserver « *le monopole de la maraude* » « *par voie de communications électroniques* » aux taxis en instituant le « *registre national de disponibilité des taxis* ».
32. Néanmoins, si la loi définit clairement ce qu'est la maraude, elle ne définit jamais ce que pourrait être la maraude « par voie de communications électroniques ».

1. L'ENCADREMENT PLUS STRICT DU COMPORTEMENT DE MARAUDE

33. L'article L. 3120-2 du code des transports dispose que les VTC n'ont pas le droit de « *s'arrêter, stationner ou circuler sur la voie ouverte à la circulation en quête de clients. Ils ne peuvent stationner à l'abord des gares et aéro-gares (...) que si leur conducteur peut justifier d'une réservation préalable* ». La loi était donc déjà particulièrement claire sur ce qu'est la maraude, la définissant comme un comportement, qui ne peut d'ailleurs être sanctionné que par voie de flagrant délit.
34. Face aux plaintes répétées des représentants de taxis, un amendement a été introduit afin de disposer d'un nouveau moyen juridique ayant pour but d'empêcher les comportements de racolage. Ainsi, l'article L. 3122-9 du code des transports oblige les VTC (mais également les motos-taxis et les taxis hors de leur zone de rattachement), « *dès l'achèvement de la prestation commandée au moyen d'une réservation préalable [à] retourner au lieu d'établissement de l'exploitant de cette voiture ou dans un lieu, hors de la chaussée, où le stationnement est autorisé* ».
35. Même si la loi interdit déjà aux VTC, sauf lorsqu'elles justifient d'une réservation préalable, de s'arrêter, stationner et circuler sur une voie ouverte à la circulation publique en quête de clients, le législateur a estimé qu'il était nécessaire de préciser qu'une fois leur prestation achevée, les chauffeurs n'auraient d'autre choix que de retourner à leur base (« lieu d'établissement de l'exploitant ») ou de stationner hors de la chaussée.

⁶ Postérieurement à l'adoption de cette loi, le Conseil d'État s'est, dans une décision du 17 décembre 2014, prononcé sur la légalité du décret du 27 décembre 2013 et l'a définitivement annulé.

36. Saisie pour avis du projet de décret d'application, l'Autorité dans son avis n° [14-A-17](#) du 9 décembre 2014 s'est interrogée, au préalable, sur cette obligation elle-même, qui apparaît comme un aveu d'échec concernant l'application efficace des mesures existantes pour lutter contre la maraude : *« comme en 2013, le texte soumis à l'avis de l'Autorité de la concurrence vise à apporter une protection supplémentaire au marché de la maraude par rapport aux règles de police déjà existantes mais crée ce faisant un risque de perturbation sur le marché de la réservation préalable »*.

2. L'INTERDICTION DES MODES DE RÉSERVATION DES VTC QUI PERMETTENT DE GÉOLOCALISER LES VÉHICULES DISPONIBLES

37. Selon les dispositions de l'article L. 3120-2 du code des transports, introduit par la loi de 2014, les VTC n'ont plus le droit d'informer le client, avant la réservation *« quels que soient les moyens utilisés, de la localisation et de la disponibilité immédiate ou prochaine, d'un véhicule mentionné au I [VTC] quand il est situé sur la voie ouverte à la circulation publique »*. L'exposé des motifs précise que l'outil de géolocalisation n'est pas synonyme de maraude, mais que l'article de loi vise *« les éventuels racoleurs, y compris quand ces derniers procèdent par voie électronique »*.
38. Toutes les entreprises de VTC ne recourraient pas à l'outil de géolocalisation. Uber, qui utilise l'outil, affirme avoir toujours géolocalisé l'ensemble des véhicules adhérant à l'application, qu'ils soient ou non disponibles. Les entreprises de VTC jugent que, quel que soit le mode de réservation (par téléphone, par internet ou par voie électronique), l'annonce du temps d'attente d'un véhicule satisfait pleinement le client, qui n'a pas besoin de savoir où se trouve le véhicule qui arrivera à lui dans le délai indiqué. La confirmation visuelle de la localisation des véhicules est jugée ludique et de nature à rassurer le client. Dans tous les cas, indiquer au client un temps d'attente court revient bien à confirmer la disponibilité d'un véhicule à proximité. L'unique critère du client serait la rapidité de la géolocalisation et de l'information concernant la disponibilité d'un véhicule.
39. Le Conseil constitutionnel, saisi le 13 mars 2015⁷ d'une question prioritaire de constitutionnalité posée par la société UBER concernant le paragraphe III de l'article L. 3120-2 du code des transports, a jugé que l'interdiction ne violait aucune norme constitutionnelle car la géolocalisation des véhicules disponibles pourrait favoriser la maraude en incitant les VTC à occuper indûment la voie publique : *« qu'en adoptant les dispositions contestées qui prohibent, pour les personnes qu'elles visent, de fournir aux clients cette double information, le législateur, poursuivant des objectifs d'ordre public, notamment de police de la circulation et du stationnement sur la voie publique, a ainsi entendu garantir le monopole légal des taxis qui en découle »* (Décision n° 2015-468/469/472 QPC du 22 mai 2015).

⁷ Cour de cassation, Chambre commerciale, arrêt n° 376 du 13 mars 2015.

3. LA VOLONTÉ D'« ADAPTER AUX NOUVELLES TECHNOLOGIES LE MONOPOLE DES TAXIS SUR LE MARCHÉ DE LA MARAUDE »

40. Ni le Conseil Constitutionnel, ni la loi de 2014 n'ont défini « la maraude électronique » ou, plus exactement, le fait de pouvoir réaliser de la maraude par voie électronique. Le comportement de maraude est seulement présumé être favorisé lorsqu'il est fait usage d'un outil de géolocalisation pour indiquer au client l'existence de véhicules disponibles.
41. Allant plus loin que l'interdiction de géolocaliser les véhicules disponibles pour les VTC, la loi de 2014 a considéré qu'aider les taxis à se doter de ce type d'outils pour contribuer à renforcer leur monopole sur le marché de la maraude rendait légitime un investissement financier de la part de l'État. Ainsi, l'article L. 3121-11-1 du code des transports introduit par l'article 1 de la loi de 2014 met, selon son exposé des motifs, « *en œuvre la première proposition du rapport Thévenoud en créant un registre de disponibilité des taxis en temps réel* », dénommé également « *Open data* ».
42. Un deuxième article L. 3121-11-2, également introduit par l'article 1 de la loi de 2014, a pour objet, selon l'exposé des motifs, d'interdire aux « *centraux de réservation d'empêcher aux taxis d'utiliser ce nouveau système ou tout système privé équivalent* ». Dans la mesure où la loi ne décrit pas les caractéristiques précises du registre de disponibilité en temps réel des taxis, il est précisé que « *les clauses contractuelles actuelles qu'elles [les centraux de réservation] imposent aux taxis leur prescrivent toute utilisation d'équipements de communications électroniques* » et qu'« *une telle disposition est nécessaire pour permettre à chaque taxi de choisir plusieurs dispositifs de mise en relation avec les clients : via des centraux de réservation, via l'Open-Data ou encore via les offres privées qui ont vocation à se développer. Le taxi sera ainsi au centre d'un ensemble de dispositifs à la pointe des nouvelles technologies, qui lui sont actuellement interdits* ».
43. Par conséquent, au regard de l'exposé des motifs et du texte de loi lui-même⁸, il n'est plus possible d'interdire à un chauffeur affilié de réaliser des courses via des applications de réservation qui permettent d'indiquer au client la disponibilité en temps réel des taxis.

II. Les enjeux concurrentiels du projet de décret

44. L'Autorité est saisie de textes d'application de la loi de 2014, en ce qu'elle institue sur le marché de la maraude un registre national de disponibilité « *recensant les informations relatives à l'identification, à la disponibilité et à la géolocalisation des taxis* ».
45. Les dispositions du projet de décret et du projet d'arrêté transmis pour avis à l'Autorité présentent des problèmes concurrentiels, dans la mesure où le champ de la maraude électronique telle qu'elle résulte des projets dépasse les frontières du marché de la maraude et les règles qui y sont applicables (A), mais également parce que les conditions de mise en place du service ne garantissent pas en l'état une étanchéité entre le marché de la maraude et celui de la réservation préalable (B).

⁸ Article L. 3121-11-2 du code des transports : « *Un intermédiaire proposant à des clients de réserver un taxi ne peut interdire à l'exploitant ou au conducteur d'un taxi de prendre en charge un client en étant arrêté ou stationné ou en circulant sur la voie ouverte à la circulation publique, y compris quand la sollicitation du taxi par le client est intervenue par voie de communications électroniques ou par l'intermédiaire d'un tiers* ».

46. Le projet ne permet pas en outre de régler les problèmes de fond du marché de la maraude (C) et ne correspond pas à la promesse d'un observatoire des taxis (D).

A. LE GOUVERNEMENT N'EST LÉGITIME À INTERVENIR QUE SUR LE MARCHÉ DE LA MARAUDE

1. L'EXTENSION DU CHAMP DU MONOPOLE DES TAXIS À LA MARAUDE ÉLECTRONIQUE

47. L'article 1^{er} de la loi de 2014 institue un registre national de disponibilité des taxis. Le chauffeur de taxi « *peut transmettre au gestionnaire du registre les informations relatives à la disponibilité et à la localisation du taxi en temps réel sur l'ensemble du territoire national* ». L'exposé des motifs de la loi précise que « *l'institution de ce registre vise à adapter aux nouvelles technologies le monopole des taxis sur le marché de la maraude* ». La loi implique donc, d'une part, qu'il est possible de transposer les règles de la maraude traditionnelle à la maraude par voie électronique (cette dernière ne faisant cependant l'objet d'aucune définition) et, d'autre part, que la maraude par voie électronique relève du monopole des taxis au même titre que la maraude traditionnelle.
48. L'exposé des motifs de l'article précise qu'il s'agit de la mise en œuvre de la première proposition du rapport Thévenoud qui estimait que s'il « *n'était pas question que la puissance publique intervienne directement sur un marché concurrentiel pour proposer une application de maraude électronique* », elle pouvait « *en revanche faciliter la mise à disposition des informations libres (localisation, disponibilité, tarif)* ». L'idée était alors d'obliger les taxis à mettre à la disposition de la puissance publique ces trois informations, via leur smartphone, puis de les proposer à toutes les entreprises éditeurs d'application gratuitement sur une interface de programmation non accessible au public.
49. Si certains des motifs d'ordre public justifiant le monopole des taxis sur la maraude (notamment ceux relatifs à la sécurité du client et à la protection du consommateur, qui ne peut pas mettre en concurrence les véhicules dans la rue) ne semblent pas transposables dès lors que les courses sont réservées électroniquement via un intermédiaire, l'Autorité comprend l'idée conduisant à appliquer le régime de la maraude à une « maraude électronique » et à en moderniser le fonctionnement. Le monopole des taxis ainsi étendu et renforcé se doit cependant d'être effectivement exercé et de ne pas fausser la concurrence sur le marché de la réservation préalable.
50. Essayer de donner un cadre légitime à une action de l'État en faveur d'une modernisation des taxis sur un marché de la maraude incluant la maraude électronique est en outre un exercice délicat. Comme le relevait le rapport Thevenoud, l'initiative privée n'a en effet pas été totalement absente : des applications ont été développées et proposent une géolocalisation ainsi que pour certaines la possibilité de sélectionner le taxi le plus proche.
51. Des applications de ce type connaissent du succès à l'étranger et fonctionnent selon des règles proches de celles de la maraude (hormis la sélection directe du taxi par le client), mais n'ont attiré en France que peu de taxis et ne sont pas arrivées à atteindre en 2014 la taille nécessaire pour proposer aux clients des taxis dans un rayon restreint. Ceci explique peut-être certains des compromis présents dans les textes soumis à l'Autorité, destinés à renforcer l'attractivité de l'outil mis en place pour les taxis, mais également susceptibles de générer des distorsions de concurrence.
52. Le rapport Thévenoud attribuait en partie les échecs passés aux clauses d'exclusivité des centraux radios, qui sont désormais interdites par la loi en ce qu'elles s'appliqueraient à de

la maraude électronique. Ainsi, on ne peut savoir si, même sans registre public, l'initiative privée aurait pu profiter de l'interdiction nouvellement édictée pour développer des offres.

2. FONCTIONNEMENT DE LE.TAXI

53. La loi fait apparaître deux acteurs : les taxis, qui peuvent se géolocaliser de manière facultative, et leurs clients. Les textes d'application font intervenir deux autres acteurs :
- les « *opérateurs de taxi* » qui « *assurent au quotidien une médiation client-taxi au travers d'un outil de géolocalisation qui leur est propre* » et doivent être agréés par le ministère de l'intérieur. Ainsi, les adhérents ne sont pas les chauffeurs de taxi et seuls les chauffeurs liés à un opérateur ayant adhéré à Le.taxi peuvent être géolocalisés. Ce choix semble notamment motivé par la volonté des pouvoirs publics d'avoir un intermédiaire en charge de la gestion et du contrôle des taxis. Concrètement, les opérateurs mettent en place les moyens de récupérer les informations de localisation et de disponibilité des chauffeurs pour nourrir le registre et peuvent par ailleurs proposer aux clients des moyens de héler un taxi ;
 - les moteurs de recherche ou applications, qui proposent aux clients des moyens de héler un taxi et doivent également être agréés par le ministère de l'intérieur.
54. Le coût du dispositif pour les pouvoirs publics est estimé à 250 000 euros environ.

3. LE TAXI DEVRAIT RESPECTER LES RÈGLES LÉGISLATIVES ET RÉGLEMENTAIRES APPLICABLES AU MARCHÉ DE LA MARAUDE

55. L'Autorité rappelle que les taxis opèrent sur deux marchés au fonctionnement différent :
- le marché de la maraude, sur lequel les taxis jouissent d'un monopole légal : ils sont les seuls à pouvoir s'arrêter, stationner ou circuler sur la voie ouverte à la circulation publique en quête de clients dans la zone de leur ADS, droit qui s'accompagne d'une obligation de prise en charge du client qui le hèle lorsque le taxi est disponible ;
 - le marché de la réservation préalable, qui peut être immédiate (le plus vite possible) ou à l'avance, sur lequel les taxis ne disposent pas de monopole et qui autorise à facturer la course d'approche et à refuser la course.
56. Le projet de décret prévoit d'« *améliorer l'accès aux taxis par leurs clients en favorisant le développement de services innovants* » mais, contrairement à la loi, ne précise plus explicitement le marché visé. Les représentants du ministère de l'intérieur ont néanmoins confirmé en séance que Le.taxi vise uniquement le marché de la maraude.
57. Si le but est effectivement de ne viser que le marché de la maraude, dont la loi étend explicitement le monopole des taxis à la maraude électronique, alors Le.taxi doit impérativement respecter toutes les règles du marché de la maraude transposables à la maraude électronique.
58. Pour éviter la création d'une distorsion de concurrence sur le marché de la réservation préalable, Le.taxi se doit donc de respecter les conditions cumulatives suivantes, inhérentes au marché de la maraude.

a) Interdiction de la facturation de la course d'approche

59. En maraude, la facturation de la course d'approche, inexistante ou très réduite, n'est pas prévue : le chauffeur met le compteur en marche quand le client entre dans le véhicule. Or, en l'état, Le.taxi n'interdit pas la facturation de la course d'approche, qui correspond pourtant à un élément de tarification relatif au marché de la réservation préalable.
60. En séance, les représentants du ministre de l'intérieur se sont explicitement engagés à rappeler cette interdiction dans les textes réglementaires d'application.

b) Limitation de l'extension du champ de vision du client

61. La maraude électronique est une extension du champ de vision du client. En toute logique, seuls devraient être présentés les taxis proches du client et dont l'ADS correspond à la zone où se trouve le client. Cependant, le rayon choisi par Le.taxi est en l'état celui de la zone de stationnement dans son entier, qui correspond à la ville ou à la commune.
62. Il est pourtant indispensable que les textes d'application déterminent un rayon de géolocalisation restreint, afin (i) de rester en cohérence avec l'esprit du marché de la maraude et (ii) de ne pas rendre l'interdiction de la facturation de la course d'approche préjudiciable pour les taxis. Par ailleurs, une zone trop large pourrait limiter les taxis cherchant, sur une zone donnée, des clients en maraude traditionnelle et ainsi pénaliser des clients pourtant proches mais ne disposant pas de smartphone ou de connexion internet.

c) Universalité du service

63. En toute logique, le champ de vision du client étendu par Le.taxi devrait comprendre l'ensemble des taxis présents dans le rayon de géolocalisation défini. Or, en l'état, les opérateurs ont le droit de filtrer les données affichées sur leur application Le.taxi et, par exemple, de ne présenter que leur propre flotte (ou la flotte des opérateurs leur versant une commission, Le.taxi transmettant les données concernant les apporteurs d'affaires).
64. Une telle mesure a pour effet de limiter l'intérêt de Le.taxi et de biaiser le fonctionnement du marché de la maraude, en permettant d'en offrir une vision partielle tout en créant le risque que les centraux radios puissent, notamment dans les villes où ils représentent la majeure partie des taxis, n'utiliser le registre qu'au bénéfice de leur flotte et ainsi répliquer sur le marché de la maraude électronique l'état du marché de la réservation préalable.
65. Par conséquent, les textes d'application devraient interdire tout filtrage relatif aux flottes de taxi, énumérer de manière limitative les conditions objectives pouvant faire l'objet d'un filtrage (nombre de places du véhicule, véhicules électriques, moyens de paiement, services complémentaires, notes précédentes, etc.) et préciser que les possibilités de filtrage, limitativement autorisées, peuvent être proposées au client, mais que leur utilisation doit s'effectuer à l'initiative exclusive de celui-ci.
66. Sur ce sujet, l'Autorité relève que le registre aurait été plus efficace si la loi avait mis en place, comme le suggérait le rapport Thévenoud, une obligation (et non une simple faculté) pour les taxis de mettre à la disposition de la puissance publique les informations relatives à leur localisation et leur disponibilité, et ce afin que le registre puisse offrir, compte tenu du nombre de taxis disponibles, un maillage important, garantissant ainsi aux consommateurs une voiture en maraude électronique dans un délai réduit. La maraude électronique étant une extension de la maraude, ce serait du reste une conséquence logique de l'interdiction du refus de course dans le champ de vision, étendu par Le.taxi, du client.

d) Choix du taxi par le client

67. Par voie électronique comme dans la rue, le principe de la maraude fait que ce doit être le client qui hèle le taxi. Sur l'écran de géolocalisation, le client devrait donc choisir le taxi parmi ceux affichés plutôt que de s'en voir attribuer un par le système, comme sur les applications de réservation préalable, même si la spécificité de la maraude électronique impose que le chauffeur confirme la prise en charge. Or, la charte de Le.Taxi permet le refus de course sans l'encadrer : « *le taxi reçoit la demande et l'accepte (ou pas)* ».
68. Les textes réglementaires devraient par conséquent encadrer précisément les motifs du refus de course, sur le modèle de la maraude physique. Ainsi, sauf exceptions définies par arrêté, le chauffeur ne devrait pas avoir le droit de ne pas confirmer la prise en charge d'un client qui le hèle électroniquement. De même, le principe « premier héléur, premier servi » devrait être transposé en « premier héléur (physique ou électronique), premier servi ».

e) Responsabilité du chauffeur

69. En cas de non-respect de la réglementation ou de service défaillant, le client peut signaler le chauffeur, qui risque un retrait de carte temporaire. Or, Le.taxi prévoit que le responsable de la prestation n'est pas le chauffeur mais l'opérateur de taxi dont dépend la flotte de taxi, même lorsque le client n'a pas réservé le taxi par son intermédiaire. La Charte prévoit ainsi que le client pourra noter le chauffeur et que les opérateurs de taxi pourront être suspendus si leur note est inférieure à la note moyenne de la zone.
70. Les représentants du ministère de l'intérieur estiment sur ce point que le gestionnaire du registre ne dispose pas des moyens de contrôle nécessaires. S'il est compréhensible que les pouvoirs publics n'aient ni vocation ni les moyens de gérer une flotte de taxi, considérer que les autorités qui délivrent les ADS ne sont pas en mesure d'assurer la sanction d'une faute au niveau des titulaires de ces ADS, c'est-à-dire les taxis, est un aveu d'échec.
71. Ce système donne par ailleurs aux opérateurs de taxi un rôle sur le marché de la maraude qui ne leur revient pas. Ainsi, si l'article L. 3120-1 du code des transports prévoit effectivement une responsabilité de l'opérateur de taxi à l'égard des clients et si l'Autorité accueille favorablement le principe de la notation, elle considère, d'une part, que les pouvoirs publics doivent exercer, comme en maraude, leur pouvoir réglementaire de contrôle et de sanction et, d'autre part, que la responsabilité administrative des manquements du titulaire d'une licence ne saurait être reportée sur l'opérateur de taxi.

B. LE FONCTIONNEMENT DE LE.TAXI DOIT GARANTIR L'ÉTANCHÉITÉ ENTRE LE MARCHÉ DE LA MARAUDE ET CELUI DE LA RÉSERVATION PRÉALABLE

72. L'intermédiation entre le taxi et le client passe, en pratique, par deux étapes : l'adhésion des chauffeurs de taxi au registre, effectuée par l'intermédiaire d'opérateurs de taxi, et l'accès des clients aux taxis disponibles, réalisé par l'intermédiaire de moteurs de recherche ou d'applications (qui peuvent ou non être par ailleurs des opérateurs de taxi).
73. Les textes d'application, et notamment la charte, sont assez ouverts sur un certain nombre des modalités d'exercice de l'intermédiation, de sorte qu'il n'est pas toujours possible de s'assurer en l'état des conséquences concrètes de Le.taxi sur la concurrence.
74. Les intermédiaires adhérents pouvant par ailleurs opérer sur le marché de la réservation préalable, le fonctionnement de Le.taxi devra dans les faits garantir l'étanchéité entre ce

marché et celui de la maraude, afin que le service financé par l'État ne soit pas utilisé pour répliquer sur le marché en monopole les positions sur le marché de la réservation préalable ou pour attirer des clients de la maraude vers la réservation préalable.

1. L'ADHÉSION DES CHAUFFEURS DE TAXI AU REGISTRE VIA UN OPÉRATEUR DE TAXI

75. Si la charte détaille, pour les moteurs de recherche et les applications, les circonstances dans lesquelles l'intermédiation peut être rémunérée et celles dans lesquelles elle ne peut l'être, rien n'est explicitement indiqué en ce qui concerne la rémunération des opérateurs de taxi, de sorte qu'il est difficile de savoir dans quelle mesure ceux-ci seront motivés pour servir d'intermédiaire et nourrir le registre d'informations pouvant être utilisées par tous.
76. Dans les villes où les flottes des opérateurs sont assez équilibrées et les applications sont peu développées à ce jour, il peut y avoir un intérêt collectif à proposer un nombre de taxis suffisant pour attirer le client. En revanche, dans les villes où l'essentiel des taxis disponibles appartient à une seule flotte, qui dispose par ailleurs déjà d'une application, il est plus difficile de comprendre les raisons pouvant pousser un opérateur à contribuer au système.
77. Du point de vue de l'administration, le représentant du ministre de l'intérieur a justifié en séance le recours à un opérateur de taxi en soulignant les coûts de gestion que représenterait la possibilité de permettre l'inscription individuelle au registre, alors que le système actuel aurait en outre l'avantage de mettre en concurrence les opérateurs de taxi vis-à-vis des chauffeurs.
78. Cependant, même si ses contraintes matérielles sont compréhensibles, le choix d'imposer l'adhésion à un opérateur de taxi pour pouvoir figurer sur Le.taxi est paradoxale, dès lors qu'une licence permet d'exercer de plein droit en maraude, ce qui devrait pouvoir être transposé à la maraude électronique.
79. Concrètement, l'obligation pour les artisans taxi d'adhérer à Le.taxi via des opérateurs de taxis pourrait les conduire à passer, quand ils en ont un, par leur opérateur de réservation préalable, et ce même s'ils sont, par l'effet de la loi, libres de passer par un autre opérateur. Ainsi, un chauffeur affilié à un central radio et qui peut déjà utiliser gratuitement l'application de réservation préalable de ce central, grâce à laquelle il sera par ailleurs géolocalisé sur Le.taxi, n'aurait pas d'intérêt particulier à adhérer à un autre opérateur. Ceci pourrait, au moins dans un premier temps, renforcer la position des opérateurs en place, les plus à même d'alimenter le registre en masse, et pourrait aboutir à donner aux centraux radios un rôle qu'ils ne sont pas censés avoir sur le marché de la maraude.
80. Si Le.taxi réussit dans son ambition, c'est-à-dire si le registre permet de constituer une alternative à la réservation préalable pour les chauffeurs en ouvrant des perspectives suffisantes d'obtenir un nombre important de courses via de nouvelles applications pour taxis qui peinaient jusqu'ici à se développer, on pourrait imaginer une concurrence entre opérateurs de taxis. Certains chauffeurs pourraient en effet reconsidérer à terme leurs affiliations actuelles pour se consacrer à la maraude électronique sans avoir à payer les abonnements des centraux radios en réservation préalable.
81. Pour que ceci ait une chance de se produire, et afin de limiter les conséquences liées à l'affiliation actuelle d'un taxi à tel ou tel opérateur et permettre une réelle concurrence entre applications, il est indispensable que les informations apportées par un opérateur au registre puissent être effectivement exploitées par n'importe quel autre moteur de recherche ou application. Si cette condition paraît être de l'essence même de Le.taxi, elle n'apparaît explicitement dans aucun des textes d'application. Il est pour la même raison

important que, comme déjà recommandé au paragraphe 65, tout filtrage en fonction des flottes de taxi soit interdit dans les applications proposées aux clients.

2. LES CONDITIONS D'AGRÈMENT DES APPLICATIONS DE TAXI ADHÉRENTES

82. Le.taxi n'étant pas une application mais une interface de programmation, le consommateur ne pourra accéder aux taxis disponibles et commander que via des applications privées ou via des moteurs de recherche. La charte est ouverte sur le profil de ces intermédiaires, qui peuvent en toute logique être des centraux radios, des sociétés de VTC ou être extérieurs au secteur (par exemple Pages jaunes.com). La charte ne prévoit une rémunération des adhérents que sous certaines conditions. L'État s'engage par contre à effectuer des actions de publicité en faveur des adhérents, c'est-à-dire notamment des opérateurs qui exercent sur le marché de la réservation préalable.
83. Le risque existe en l'état que des applications adhèrent au service avec pour objectif de rediriger leurs clients, qui se verraient d'abord proposer un service de réservation préalable, qu'il s'agisse d'un service pour des taxis ou pour des VTC, et ne pourraient cliquer sur l'icône Le.taxi et accéder à un second écran de géolocalisation que dans un second temps.
84. Dans ces conditions, les applications adhérentes devraient être dédiées à Le.taxi ou à tout le moins être des applications limitées à la maraude électronique. Les textes réglementaires devraient ainsi préciser les conditions d'agrément applicables aux applications adhérentes qui souhaitent également présenter leur offre privée de taxi en maraude électronique, c'est-à-dire leur imposer le respect des règles de la maraude telles que précisées ci-dessus.
85. Il est en outre nécessaire d'obliger ces applications à présenter les deux offres de manière distincte au consommateur, l'offre de maraude électronique privée, d'une part, et l'offre de maraude électronique via Le.taxi, qui devra inclure l'ensemble des données transmises par Le.taxi, d'autre part. Ainsi l'écran d'accueil de l'application partenaire pourrait par exemple proposer au consommateur deux icônes, de taille identique, « héler un taxi X » et « héler un taxi via Le.taxi ».

C. LE SUCCÈS DE LE.TAXI IMPLIQUE UNE ACTION FACE À LA PÉNURIE DE TAXIS SUR LE MARCHÉ DE LA MARAUDE

86. Dans la mesure où les chauffeurs inscrits conservent en l'état la faculté de ne pas se géolocaliser même s'ils sont disponibles, le gouvernement a été conduit à proposer en l'état des textes des règles, plus favorables, applicables au marché de la réservation préalable, afin d'inciter les taxis à utiliser Le.taxi.

87. La cible de Le.taxi concerne le temps à vide des taxis (estimé à 40 %), qui, au-delà des clauses d'exclusivité désormais interdites en ce qu'elles s'appliquaient à la maraude électronique, ne serait pas mis à profit car :
- les chauffeurs privilégieraient les courses les plus rentables proposées par leur central radio. Prendre un client sur le chemin du retour, c'est prendre le risque de s'éloigner d'un lieu de forte demande et
 - les chauffeurs seraient peu enclins à exercer durant les périodes de forte demande en raison des embouteillages.
88. Sauf en cas de succès de Le.taxi de nature à remettre en cause la primauté donnée aux courses en réservation préalable, ce dispositif pourrait donc n'attirer qu'une offre résiduelle, au risque d'ailleurs de réduire d'autant l'offre encore plus résiduelle de taxis à héler dans la rue pour les personnes n'ayant pas de smartphone et un accès à l'internet mobile (les personnes âgées et les touristes étrangers notamment).
89. Le gouvernement devrait donc, pour garantir le succès de Le.taxi, régler prioritairement le problème de la pénurie de taxis disponibles dans la rue, ce qui renforcerait d'ailleurs la légitimité de leur monopole. Il pourrait, dans ce contexte, par exemple, mettre en circulation davantage de licences gratuites et les assortir d'une obligation d'exercice en maraude ou en maraude électronique. Régler le problème de la pénurie de taxis en maraude laisserait de la place pour que des acteurs privés investissent dans Le.taxi ou développent eux-mêmes une offre attractive, comme c'est le cas à l'étranger où des applications privées pour taxi ont atteint une masse critique de taxis et rencontrent du succès sans intervention de l'État.

D. LE TAXI NE CORRESPOND PAS À LA PROMESSE D'UN OBSERVATOIRE DES TAXIS

90. L'alimentation du registre par les autorités qui attribuent les licences et les cartes de chauffeurs permettra de connaître précisément le nombre de licences par zone de stationnement, ce qui constitue déjà une avancée.
91. Néanmoins, le registre ne correspond pas en l'état à la promesse régulièrement faite d'un observatoire permettant de connaître l'activité, le profil de courses et le revenu des taxis. Par exemple, Le.taxi ne permettra de collecter que des données relatives aux courses effectuées via cet outil et ne permettra pas d'évaluer la demande non satisfaite de taxi en maraude : aucune fonctionnalité ne permet en effet au client de signaler que sa demande n'a pas été satisfaite.

CONCLUSION

92. L'Autorité est d'avis qu'il est nécessaire ;
- que les textes réglementaires mettant en place le registre de disponibilité des taxis imposent le respect cumulatif de toutes les règles et obligations de la maraude transposables à la maraude électronique, notamment l'interdiction de facturation de la course d'approche, la mise en place d'un rayon de géolocalisation restreint au sein de la zone de stationnement considérée, la présentation au client de

l'ensemble des taxis géolocalisés et disponibles au sein de ce rayon restreint, sans discrimination relative à leur flotte d'appartenance, le choix du taxi par le client, l'interdiction du refus de course et la responsabilité administrative du chauffeur ;

- qu'il soit explicitement garanti que les informations apportées par un opérateur au registre pourront être effectivement exploitées par n'importe quel autre moteur de recherche ou application ;
- que les applications qui permettent d'accéder à Le.taxi soient des applications dédiées ou des applications limitées à la maraude électronique, respectant dans ce dernier cas elles-mêmes les règles et obligations de la maraude électronique et opérant une segmentation claire pour le client entre leur offre propre et l'offre qui correspond aux données transmises par Le.taxi.

93. L'Autorité recommande en outre au gouvernement d'agir sur la problématique de la pénurie de taxi en maraude en levant les freins à son exercice ou en instituant des mécanismes permettant d'assurer un service minimum sur le marché de la maraude.
94. L'Autorité estime enfin nécessaire de rappeler au gouvernement l'engagement pris à plusieurs reprises de mettre en place un observatoire des taxis permettant de connaître l'activité et la rémunération des taxis, ainsi que la demande non satisfaite en maraude.

Délibéré sur le rapport oral de Mme Laure Meyssonier, rapporteure, et l'intervention de M. Umberto Berkani, rapporteur général adjoint, par M. Bruno Lasserre, président, Mme Élisabeth Flüry-Hérard, vice-présidente et M. Thierry Dahan, vice-président.

La secrétaire de séance,
Claire Villeval

Le président,
Bruno Lasserre