

Mars 2019

Les voitures de transport avec chauffeur (VTC)

Cette fiche n'a pas vocation à être exhaustive. Elle a pour but de contribuer à la connaissance du sujet et à questionner son lecteur.

Depuis la loi Novelli de juillet 2009 définissant pour la première fois les règles d'exploitation des « Voitures de Tourisme avec Chauffeur » renommées cinq ans plus tard « Voitures de Transport avec Chauffeur », de nombreuses polémiques auront opposé les acteurs impliqués dans le transport public de personnes. Ainsi, les conflits opposant pouvoirs publics et plateformes de réservation type UBER, taxis et chauffeurs de VTC ont fait évoluer la réglementation et bouleversé par là même le monde des transports. Dans ce contexte, la loi Grandguillaume applicable depuis le 1^{er} janvier 2018, poursuit plusieurs objectifs ambitieux destinés à rééquilibrer le secteur en pacifiant notamment les relations entre taxis, VTC et capacitaires « LOTI », en référence à la Loi d'Orientation sur le Transport Intérieur.

Les Voitures de Grandes et Petites Remises ... ou les ancêtres de la VTC



La Grande Remise (photo : burgundy-driver-france.com)

Si la thématique est aujourd'hui d'actualité, la profession dite du "transport de voyageurs à titre onéreux" n'en est pas moins une profession très ancienne remontant au 17^e siècle.

A l'époque des « carrosses de remise » pouvaient être loués à la journée ou plus selon un tarif libre, les opposant déjà aux « carrosses de place », considérés comme l'équivalent des autobus ou des taxis actuels, qui étaient autorisés à stationner sur certaines places dans Paris et se louaient selon un tarif réglementé.

Les appellations de « Grande Remise » et de « Petite Remise » désignaient les nombreux cochers au service du Roi et de sa Cour qui attendaient, en fonction de l'importance de leur carrosse et de la qualité de leurs passagers, à l'intérieur de l'enceinte du Louvre dans des remises qui leur étaient dédiées.

Jusqu'à la fin de l'année 2009, ces deux expressions ont coexisté pour désigner différents types de véhicules loués avec chauffeur. Ainsi, la Grande Remise, qui consistait à fournir au client, sur commande, un véhicule "haut de gamme" de 5 à 9 places au plus avec chauffeur, était réglementée par un décret de juillet 1955 (arrêté préfectoral de 1966 pour Paris), et placée sous la tutelle du Ministère du Tourisme. Le chauffeur était titulaire d'un permis professionnel spécifique dit « licence GR » qui n'est plus délivré depuis le 1^{er} janvier 2010, date d'entrée en application de la loi de développement et de modernisation des services touristiques de juillet 2009, dite loi Novelli.

Une évolution de la législation

L'idée d'élargir la profession de transporteur individuel est née en janvier 2008, suite à un rapport de la Commission pour la libération de la croissance française, sous la présidence de Jacques Attali, qui avait pointé du doigt la nécessaire ouverture des professions réglementées telles que celles des taxis ou des chauffeurs avec licence de petite ou grande remise. Considérant que des réglementations obsolètes « créent un climat défavorable à la croissance quand bien même elles ne concernent qu'un nombre limité de domaines », ce rapport indique notamment que « l'augmentation de l'offre de taxis améliorera par exemple l'attractivité de la France pour les touristes et facilitera les déplacements professionnels ». Sur Paris principalement, où l'offre de taxi est insuffisante, mais aussi dans les grandes villes de province où la densité de taxis est encore plus faible, cette ouverture complète du marché prévoyait la création de nombreux emplois dans le secteur. De plus, comparant la situation de Paris à celle de Londres ou New-York, où, en plus des taxis, l'existence de voitures dites « de petite remise » (VPR) permet de répondre à une demande forte, la réforme devait donc non seulement se concentrer sur l'augmentation du nombre de licences de taxis mais aussi développer de nouvelles offres de transport dédiées à des segments spécifiques de la demande.

C'est en 2009 qu'apparaît pour la première fois l'appellation « VTC » au travers de la loi n° 2009-888 du 22 juillet 2009 de développement et de modernisation des services touristiques, dite loi Novelli, et de l'application de l'article 20 du décret n°2009-1650 qui redéfinit l'activité en introduisant l'exploitation de « **Voitures de Tourisme avec Chauffeur** » et en supprimant les véhicules de Grande Remise. Cette loi réforme le Code du Tourisme (articles L231-1 à L234-4) pour mettre en place un régime de transport individuel de personnes plus libéral. La loi va également permettre l'implantation en France de plateformes de réservations, spécialisées dans la mise en relation entre chauffeurs VTC et clients. Elle sera mal accueillie par les taxis qui y voient une atteinte à leur monopole.



Rassemblement de VTC le 13/12/2015 à Paris - afp.com/THOMAS SAMSON

La loi Thévenoud (n° 2014-1104), adoptée le 18 septembre 2014 et entrée en vigueur le 1er janvier 2015, fixe une nouvelle réglementation applicable aux VTC, dorénavant appelés "**Voiture de Transport avec Chauffeur**" afin de bien marquer le rattachement au secteur du transport et non plus à celui du tourisme. Un chauffeur de VTC a deux possibilités d'exercice de son métier : soit il crée sa propre entreprise (exploitant), soit il travaille en indépendant (chauffeur). Désormais, exploitants et chauffeurs de VTC doivent s'enregistrer sur un registre national spécifique et sont soumis à des conditions d'installation et d'exploitation particulières. La loi opère également une distinction sur le

marché de la réservation préalable en garantissant uniquement aux taxis l'utilisation de dispositifs électroniques de géolocalisation de véhicules. Mais ce texte est rapidement controversé, et certaines dispositions sont amendées.

Afin de rétablir les conditions d'une concurrence loyale et équitable entre les taxis et les autres modes de transports publics de personnes, **les pouvoirs publics durcissent l'accès au métier de VTC au travers de la loi Grandguillaume du 29 décembre 2016** relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes et **entrée en application le 1^{er} janvier 2018**. Elle impose notamment aux chauffeurs l'obtention d'une licence professionnelle, via un examen pratique payant (195 € pour la première inscription aux épreuves théoriques d'admissibilité et à l'épreuve pratique d'admission) ou une équivalence. La loi Grandguillaume a transféré la charge du contenu et de l'organisation de cet examen (auparavant détenue par les centres de formation agréés) aux chambres de métiers et de l'artisanat (APCMA), dont les entreprises de taxi font partie. Depuis sa mise en place, les chauffeurs de VTC contestent le niveau général de l'examen qu'ils considèrent trop sélectif et signalent leurs difficultés à payer les frais d'inscription.

Comment la loi Grandguillaume définit-elle le statut de VTC ?

L'exploitant ou le conducteur de voiture avec chauffeur est soumis à des conditions réglementaires d'installation et d'exploitation en termes de caractéristiques de véhicule, d'aptitude professionnelle, de formation continue, de réservation préalable obligatoire, d'honorabilité et de qualité du service.

Ainsi, la **VTC est obligatoirement un véhicule comportant entre 4 et 9 places**, chauffeur compris, pour laquelle la souscription d'une assurance automobile spécifique au transport de personnes à titre onéreux est obligatoire et doit pouvoir être justifiée lors de tout contrôle.

La VTC ne peut prendre en charge un client que si son conducteur peut justifier d'une réservation préalable du client. Elle ne peut ni stationner, ni circuler sur la voie publique en quête de clients, ni être hélée par un client dans la rue, ce que l'on appelle la « maraude » actuellement monopole toujours conservé par les taxis. Par exception, une VTC peut stationner aux abords d'une gare ou d'un aéroport (ou à l'intérieur de leur enceinte) dans l'attente du client ayant réservé, mais seulement pour une durée d'une heure maximum avant la prise en charge effective. De la même manière, **la maraude électronique au moyen d'applications de géolocalisation permettant aux clients de localiser les véhicules disponibles est interdite aux VTC et reste réservée aux taxis. Le chauffeur est donc dans l'obligation d'un retour à la base dès l'achèvement de la prestation** sauf s'il justifie d'une réservation préalable ou d'un contrat avec un autre client.

Au niveau tarification, une VTC ne peut pas être louée à la place, mais payée à la course. Le prix total de la course est soit forfaitaire, et déterminé à la course dès la commande, soit calculé après la prestation en fonction du temps de trajet (durée de la prestation) et de la distance parcourue (base horokilométrique). Dans le cas d'une VTC partagée entre plusieurs voyageurs, par exemple un transfert navette depuis ou vers un aéroport, le tarif est calculé de la même manière. La navette effectue alors quelques arrêts pour embarquer ou déposer des passagers et un point de rendez-vous est déterminé à la réservation par sms. **Les prix sont libres et ne sont pas réglementés contrairement aux taxis dont les tarifs sont fixés par arrêté.**

Une VTC circule obligatoirement en affichant une signalétique Voiture de transport avec chauffeur (VTC), constituée d'une vignette rouge autocollante indiquant le numéro d'inscription de l'entreprise au registre des VTC et le n° d'immatriculation du véhicule. Afin d'éviter toute confusion avec l'activité de taxi, il est interdit aux VTC d'utiliser un dispositif extérieur lumineux.

Les compétences professionnelles suivantes sont également demandées pour pouvoir exercer la profession de chauffeur de VTC : permis B, examen spécifique VTC, expérience de chauffeur.

Pour exercer son activité, le chauffeur de VTC doit obligatoirement détenir une carte professionnelle obtenue sur demande auprès de la préfecture.

Il doit préparer l'examen VTC organisé par la Chambre des Métiers de l'Artisanat (CMA), puis suivre tous les 5 ans un stage de formation continue de 14 heures dans un centre de formation agréé. Il existe plusieurs centres de formation agréés en Bretagne dont ceux gérés par l'organisme EVTC France situé à Landerneau.



Vignette de voiture de transport avec chauffeur introduite par le décret du 24/11/2016, en vigueur depuis le 01/01/2017

Enfin, l'inscription au registre des VTC d'une personne physique ou morale établie en France, ou d'une personne ressortissante de l'espace économique européen (EEE) qui souhaite s'établir en France, est obligatoire pour exercer l'activité d'exploitant de VTC. L'inscription doit être obligatoirement effectuée en ligne lors de la déclaration d'activité du nouvel exploitant et doit être renouvelée tous les 5 ans.

Et le transport LOTI ?

En référence à la Loi d'Orientation sur le Transport Intérieur (LOTI) de 1982, mais souvent présentées sous le même sigle « VTC », de nombreuses entreprises exercent aujourd'hui des activités de VTC (pouvant transporter un ou plusieurs passagers) sous le statut LOTI léger (transport **d'au moins deux passagers dans des véhicules d'au moins dix places**).

Outre la régulation des activités de taxi et de VTC, la loi Grandguillaume organise la réforme de cette activité des chauffeurs sous licence LOTI qui entrent en concurrence avec les chauffeurs de VTC. En revanche, si le statut LOTI subsiste toujours, il revient néanmoins à sa formule d'origine. Les capacitaires pourront toujours proposer des services de transport à la demande hors des agglomérations de plus de 100 000 habitants. Les LOTI viennent souvent compléter l'offre de transports publics de bus dans les zones rurales peu denses. Ils ont donc aujourd'hui deux solutions pour exercer : soit obtenir une équivalence de chauffeurs VTC (en justifiant de 1600 heures d'activité), soit passer l'examen de chauffeur VTC.

La centrale de réservation ou « plateforme »

Une centrale de réservation est un professionnel qui **met en relation des conducteurs ou des entreprises de transport et des passagers pour la réalisation de déplacements, dès lors que les conducteurs qui réalisent les déplacements exercent leur activité à titre professionnel**. Au sens de l'article L. 3141-1 du code des transports, les déplacements :

- sont effectués au moyen de **véhicules motorisés**, y compris de véhicules à deux ou trois roues, comportant, outre le siège du conducteur, **8 places assises au maximum** ;
- **ne présentent pas le caractère d'un service public de transport organisé par une autorité organisatrice**, telle que Ile-de-France Mobilités (appelée Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) jusqu'en juin 2017) (article L. 1221-1 du code des transports) ;
- **ne sont pas réalisés dans le cadre du conventionnement** (article L. 322-5 du code de la sécurité sociale) ;
- **ne sont pas effectués dans le cadre du covoiturage** (article L. 3132-1 du code des transports).

Le code des transports a été complété par un ensemble de dispositions, issues de la loi Grandguillaume, applicables aux activités de ces centrales de réservation. Selon les dispositions du code des transports, une centrale de réservation :

- déclare son activité, par mail, aux services du Ministère chargé des transports (renouvelable chaque année et lorsqu'un changement intervient dans les éléments de la déclaration) ;
- est responsable de plein droit, à l'égard du client, de la bonne exécution des obligations résultant du contrat de transport (conclu à distance ou non) ;
- justifie de l'existence d'un contrat d'assurance couvrant sa responsabilité civile professionnelle ;
- ne peut interdire à l'exploitant ou au conducteur d'un taxi de prendre en charge un client qui le sollicite directement alors que le taxi n'est pas rendu indisponible par une réservation et qu'il est arrêté ou stationné ou qu'il circule sur la voie ouverte à la circulation publique dans le ressort de son autorisation de stationnement.

Chauffeur-Privé, UBER ou Snapcar figurent parmi les plus connues de ces centrales de réservation très nombreuses sur le marché. Il s'agit de start-up qui se sont implantées en France au début des années 2010, tandis que le contexte législatif leur était favorable. Mais dès l'arrivée de ces plateformes, les taxis ont rapidement dénoncé un phénomène de concurrence déloyale, les accusant d'abaisser fortement le tarif des courses.

A l'avenir, selon le rapport¹ de l'IGAS², « les centrales de réservation pourraient avoir recours au statut d'entrepreneur salarié-associé (ESA) sous la forme juridique de la coopérative d'activité et d'emploi (CAE). Cette forme juridique les protégerait des risques de requalification et permettrait une professionnalisation des chauffeurs (...). Les centrales pourraient encourager l'adoption de cette forme de statut dans le cadre de la charte facultative prévue par le projet de loi d'orientation des mobilités (LOM) (...) ».

Le Comité national des transports publics particuliers de personnes ou « T3P »

Créé auprès du ministre chargé des transports par le décret du 24 février 2017, le **Comité national des transports publics particuliers de personnes** (appelé aussi « T3P » : taxis, VTC et véhicules motorisés à deux ou trois roues) est la première instance d'information et de concertation des acteurs concernés par les transports publics particuliers de personnes (services de l'État, organisations professionnelles, collectivités territoriales, associations, etc.). Elle a pour mission de débattre des grands enjeux de ce secteur d'activité.

En juillet 2018, lors de la première réunion du Comité national, a été présenté le premier rapport annuel de l'**observatoire national des transports publics particuliers de personnes** (instance également créée par le décret du 24 février 2017). Ce rapport constitue la première étude réalisée par les services de l'État sur l'activité du secteur et son évolution sur la période 2016-2017. Il propose notamment un bilan de la période de transition LOTI/VTC (prévue par la loi Grandguillaume), qui avait pour objectif de permettre aux conducteurs exerçant sous le statut LOTI d'obtenir sous certaines conditions le statut de VTC et qui s'est achevée le 31 décembre 2017, avec l'instauration d'un délai supplémentaire jusqu'au 31 mars 2018. A l'issue de cette période de transition, le rapport indique qu'environ 10 000 cartes professionnelles de conducteur de VTC ont été délivrées à des conducteurs qui exerçaient sous le statut « LOTI » et qui remplissaient les conditions pour devenir VTC.

Courant 2018, une mission d'audit du CGEDD³ et de l'IGAS portant sur l'évaluation de l'examen d'accès aux professions de conducteur de taxi et de VTC a également permis de lancer une réflexion avec les acteurs du secteur sur la nécessité et les conditions de son adaptation aux exigences de la profession.

Enfin, en décembre 2018, le CGEDD et l'IGAS ont conjointement proposé un rapport contenant une analyse du secteur et formulé une vingtaine de recommandations visant notamment « à améliorer les conditions de travail, la soutenabilité économique de l'activité des chauffeurs et la régulation des centrales de réservation, ainsi que la gestion de l'espace urbain et la protection de l'environnement, tout en préservant les logiques propres des différents segments, en particulier celui des VTC ».

1 Source : Rapport IGAS N°2018-050R/CGEDD N°012070-01 sur « La régulation du secteur des voitures de transport avec chauffeur et des taxis »

2 L'Inspection générale interministérielle du secteur social (IGAS) réalise des missions de contrôle, d'audit et d'évaluation, conseille les pouvoirs publics et apporte son concours à la conception et à la conduite de réformes.

3 Le conseil général de l'Environnement et du Développement durable (CGEDD) est chargé de conseiller le Gouvernement dans les domaines de l'environnement, des transports, du bâtiment et des travaux publics, de la mer, de l'aménagement et du développement durables des territoires, du logement, de l'urbanisme, de la politique de la ville et du changement climatique.

Le cas UBER

Cette entreprise californienne fondée à San Francisco en 2010, aujourd'hui la start-up la plus chère du monde, est présente dans plus de 630 villes. Le cas « UBER » est sans doute le plus médiatique puisque l'entreprise a même donné son nom à un phénomène récent dans le domaine de l'économie : l'« ubérisation », même si la « plateformisation numérique » de l'économie existait déjà avant la création d'UBER.



*L'application Uber doit être téléchargée sur un smartphone pour pouvoir utiliser le service.
(photo : www.businessdayonline.com)*

Ainsi, un secteur économique « ubérisé » permet de mettre en relation des donneurs d'ordre ou clients (particuliers ou professionnels) avec des receveurs d'ordre (particuliers ou professionnels), de manière quasi instantanée, grâce à l'utilisation des nouvelles technologies (généralisation du haut débit, de l'internet mobile, des smartphones et de la géolocalisation).

Peu de temps après son installation en France en 2011, l'Etat a décidé d'encadrer l'activité de la plateforme UBER en commençant par **réglementer les modalités de réservation proposées** et que les pouvoirs publics qualifient de « maraude électronique ». C'est le début d'un affrontement de plusieurs années jalonné de recours déposés par UBER devant les institutions.

Parmi ces recours, citons l'annulation des dispositions du décret du 30 décembre 2014 par le conseil d'État, décret interdisant aux VTC d'informer les clients, avant la réservation, de la localisation et de la disponibilité d'un véhicule (géolocalisation).⁴

Autre exemple, en décembre 2013, l'Autorité de la Concurrence, saisie par des acteurs du VTC -dont UBER est le principal représentant-, rend un avis négatif sur un décret imposant un délai de 15 minutes entre la commande et la prise en charge de l'utilisateur.⁵ Enfin, en janvier 2015, le volet de la loi Thévenoud, qui met en place une obligation de retour à la base -ce qui implique qu'un chauffeur ne peut pas être hélé à la volée ni stationner sur la chaussée-, fait également l'objet d'un avis négatif. Cependant, le conseil constitutionnel juge cette obligation conforme un mois plus tard. Cette disposition difficilement applicable reste fortement débattue.

Par ailleurs, la société a également été à l'initiative d'un service intitulé UBERPOP⁶ qui met en relation des clients avec des particuliers utilisant ponctuellement leur véhicule personnel pour transporter des clients, dans le but de se créer un complément de revenus. Les conditions pour devenir UBERPOP sont beaucoup moins contraignantes que pour travailler pour UBER puisqu'aucune formation ni licence n'est obligatoire. Ce projet a fait l'objet d'une levée de boucliers de la part des chauffeurs de taxis et a provoqué une interdiction de ce service en juillet 2015 après avis de la cour de justice de l'Union Européenne.

Aujourd'hui, les principaux adversaires des plateformes de réservations sont les chauffeurs de VTC eux-mêmes, qui dénoncent leurs conditions de travail. Leur revendication principale est la **requalification de leur contrat de chauffeur indépendant en emploi salarié**.⁷ Mais il y a aussi en jeu la rentabilité du métier remise en cause par la décision d'UBER de décembre 2017 de relever de 20 à 25 % sa commission et de baisser de 8 à 6 euros le coût de la course minimum.

⁴<http://www.conseil-etat.fr/Actualites/Communiqués/Services-de-geolocalisation-des-VTC>

⁵<http://www.autoritedelaconcurrence.fr/pdf/avis/13a23.pdf>

⁶UBERPOP : c'est quoi et pourquoi on l'interdit (https://lexpansion.lexpress.fr/entreprises/UBERpop-c-est-quoi-et-pourquoi-on-l-interdit_1632555.html)

⁷«VTC : on veut frapper fort contre UBER!» (<http://www.leparisien.fr/economie/on-veut-frapper-fort-contre-UBER-16-01-2017-6572910.php>)

Un nouveau venu : Taxify à Paris

Après avoir mis à mal UBER en Chine, l'application VTC Didi Chuxing⁸, principale application chinoise de réservation de véhicules avec chauffeur, vient concurrencer la start-up californienne sur le sol européen. L'entreprise chinoise a noué un partenariat avec son confrère Taxify, application estonienne de mise en relation entre clients et chauffeurs privés.

Créée en 2013, Taxify a déjà conquis l'Est de l'Europe, de l'Estonie à l'Ukraine ou encore la Géorgie. Elle est également présente en Afrique (Nigéria, Afrique du Sud...), au Mexique et au Moyen-Orient. Au total, ses voitures circulent dans 19 pays et la plateforme revendique plus de 3 millions d'utilisateurs. La start-up estonienne propose donc, depuis octobre 2017, des courses parisiennes à des tarifs inférieurs à son concurrent américain, ce qui promet une concurrence encore un peu plus rude dans le secteur très disputé des VTC parisiens. La start-up propose notamment une meilleure rémunération pour ses chauffeurs puisqu'elle ne leur prélève qu'une commission de 15% par course contre 25% pour UBER. A son lancement, Taxify revendiquait déjà 2 000 chauffeurs opérationnels et 5 000 sur liste d'attente.

A l'issue d'une bataille longue et ruineuse, le groupe Didi Chuxing a racheté l'an dernier les opérations d'UBER en Chine et affirme contrôler aujourd'hui 90% du marché des VTC dans son pays et la quasi-totalité du marché des réservations de taxi par téléphone mobile. Après avoir pris des participations dans l'application indienne de réservation de taxis Ola, dans l'américain Lyft, rival d'UBER aux États-Unis, dans le service brésilien de VTC 99 et dans Grab, l'un des acteurs majeurs du transport à la demande en Asie du Sud-Est, le groupe a donc décidé, début août 2017, de mettre un pied en Europe en s'associant à Taxify.

En 2018, Taxify est devenu Txfy en France, suite à une condamnation du tribunal de grande instance de Paris, au motif que cette appellation crée une confusion avec les services concurrents de taxis. Les services de Txfy sont accessibles à Paris et à Lyon.

L'offre de VTC en Bretagne

L'offre de service VTC en Bretagne regroupe une dizaine d'exploitants situés pour la moitié à Rennes ainsi qu'à Saint-Malo, Brest, Quimper et Lorient. La majorité de ces entreprises propose des voyages en berline ou en mini-van haut de gamme ainsi que des services personnalisés. S'il peut s'agir de déplacements de courte distance, type transferts de gares ou aéroports à l'hôtel, les sociétés de VTC bretonnes offrent également la mise à disposition de VTC pour plusieurs jours dans le cadre d'excursions touristiques par exemple. Les déplacements par VTC ne sont pas exclusivement proposés en agglomération mais peuvent être réalisés dans un secteur très large, au-delà même des frontières régionales.



Service de location de minibus avec chauffeur VTC en Bretagne (photo : ker-inter.com)

Ainsi les taxis et les VTC ne se positionnent pas véritablement sur le même créneau et ces derniers auraient tendance à pratiquer des tarifs plus élevés car offrant un accompagnement personnalisé auprès de leur client⁹. Les VTC en Bretagne ont clairement remplacé les services offerts par les véhicules de Grande Remise disparus en 2012.

⁸<http://www.lefigaro.fr/societes/2017/10/05/20005-20171005ARTFIG00050-taxify-concurrent-d-UBER-debarque-a-paris-ce-jeudi.php>

⁹"Le VTC, pas le même métier que le taxi" (<https://www.ouest-france.fr/bretagne/brest-29200/le-vtc-pas-le-meme-metier-que-le-taxi-4052431>)

En raison de l'application de la loi Grandguillaume, le nombre de véhicules inscrits au registre VTC poursuit sa progression : 22 000 nouveaux véhicules enregistrés entre janvier 2017 et mai 2018¹⁰. Toutefois, le secteur reste dominé par les taxis qui représentaient fin 2017 environ 68 % de l'offre de transport public particulier des personnes. Mais les acteurs publics et privés s'accordent à dire que le marché des « T3P », en plein bouleversement grâce aux progrès technologiques (applications smartphones, haut débit, plateformes digitales et géolocalisation), traverse une période cruciale de son développement. Ces évolutions ont déjà eu pour conséquence des évolutions de la réglementation, par touches successives. Néanmoins, il faut continuer de la faire évoluer tout en veillant au développement des nouvelles solutions de mobilité sur tout le territoire. C'est tout l'enjeu du projet de loi d'orientation sur les mobilités (LOM), en cours d'examen.

Pour aller plus loin

Fiche pratique "Exploitant ou conducteur de voiture avec chauffeur" - Service-Public-Pro.fr

Rapport de la Commission pour la libération de la croissance française : 300 décisions pour changer la France - ATTALI Jacques - <http://www.vie-publique.fr/actualite/alaune/croissance-316-propositions-du-rapport-attali.html>

Sur le site <https://www.legifrance.gouv.fr> :

- LOI n° 2009-888 du 22 juillet 2009 de développement et de modernisation des services touristiques
- LOI n° 2014-1104 du 1er octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur
- LOI n° 2016-1920 du 29 décembre 2016 relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes

Rapport de l'Observatoire national des transports publics particuliers de personnes : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/les-taxis-et-vtc-en-2016-2017-rapport-de-l-observatoire-national-des-transport-publics-particuliers?rubrique=60&dossier=1346>

RAPPORT IGAS N°2018-050R/CGEDD N°012070-01 portant sur « La régulation du secteur des voitures de transport avec chauffeur et des taxis », rapport de la mission sur la régulation du secteur du transport public particulier de personnes, décembre 2018 - <http://www.igas.gouv.fr/spip.php?article720>

Contact : NICOLLEAU Karine
CEREMA/DTerOuest/DMI/M
Tél: 02 40 12 84 60
karine.nicolleau@cerema.fr

¹⁰ Chiffre du Rapport de l'Observatoire national des transports publics particuliers de personnes - Juillet 2018