



ASSEMBLÉE NATIONALE

9ème législature

Politique et réglementation : Ile-de-France

Question écrite n° 5234

Texte de la question

M Henri Cuq appelle l'attention de M le ministre des transports et de la mer sur la situation des artisans du taxi. Le décret no 40-1473 du 14 novembre 1949 modifié relatif à l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers, l'arrêté du 23 juin 1960, l'arrêté du 17 mai 1974, la circulaire no 74-167 du 14 octobre 1974 et la circulaire no 74-161 du 7 octobre 1974 ont posé les règles applicables aux transports de voyageurs, de personnels et de clientèle. Malheureusement dans la pratique, les professionnels du taxi, qui exercent leur métier avec les contraintes administratives et réglementaires reconnues et acceptées par tous, subissent souvent une concurrence déloyale du fait des autorisations d'utilisation de véhicules de petite capacité (véhicules occasionnels) délivrés par les directions départementales de l'équipement. Par ailleurs, le décret no 85-891 du 16 août 1985, relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes, a défini l'exercice de la profession de transporteur public routier de personnes et a permis sans attestation de capacité l'exécution de ces services au moyen de véhicules de moins de dix places, à condition que le nombre de ces véhicules ne soit pas supérieur à trois. Or il existe, d'après les statistiques du ministère de l'intérieur, au 1er janvier 1988 : 1o 16 238 taxis en région parisienne ; 2o 270 petites remises ; 3o 680 grandes remises. Il lui demande donc de bien vouloir lui confirmer que ces trois corporations ne subiront pas de concurrence déloyale et ne seront pas menacées par des véhicules, difficilement contrôlables du fait de leur anonymat, prévus par la future loi d'orientation des transports intérieurs d'Ile-de-France.

Texte de la réponse

Reponse. - Le régime d'inscriptions aux plans départementaux de transport prévu par le décret no 49-1473 du 14 novembre 1949 modifié est toujours applicable en région Ile-de-France et s'applique à tous les transports publics routiers de voyageurs exécutés au moyen de véhicules dont aucun seuil de capacité n'est requis. En conséquence, au regard de ce décret précité, toutes les règles de la coordination s'appliquent aux véhicules de petite capacité y compris les conditions de capacité professionnelle, ce qui posait depuis de nombreuses années un réel problème notamment pour l'organisation des transports en zone rurale de faible densité. C'est pourquoi lors de l'élaboration du décret no 85-891 du 16 août 1985 modifié relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes, il a été prévu, après consultation des organisations professionnelles et des départements ministériels concernés d'alléger les exigences en cause. C'est ainsi qu'aux termes des alinéas 1 et 2 de l'article 5 du décret précité, les entreprises qui exécutent des transports publics soit au moyen de véhicules (trois au maximum) dont la capacité est inférieure à dix places, conducteur compris, soit au moyen d'un seul véhicule sous réserve que l'activité transport soit accessoire à l'activité principale autre que le transport public routier de personnes, sont exonérées de l'obligation de capacité professionnelle. Cette disposition nouvelle est uniquement relative à l'attestation de capacité et non pas à la capacité des véhicules et elle a permis de lever le principal obstacle auquel se heurtaient les collectivités locales lorsqu'elles souhaitaient voir organiser un service de petite capacité faisant appel aux disponibilités de leur secteur (garagistes, auto-écoles, taxis, petites remises). A ce jour, de nombreux artisans taxis bénéficient, à l'exception de ceux implantés en Ile-de-France, des alinéas 1 et 2 de l'article 5 précité et peuvent ainsi cumuler leur activité de taxi avec celle

de transporteur public routier de personnes. L'application de cette mesure a la region Ile-de-France ne représenterait donc pas un risque supplémentaire de concurrence déloyale envers les taxis, petites remises et grandes remises, mais plutôt une facilité nouvelle offerte à ces derniers, s'il en était besoin, de venir concurrencer les transporteurs publics routiers de personnes actuellement protégés par la réglementation applicable en Ile-de-France. Cependant, il paraît plus exact de parler, dans ce domaine particulier, de complémentarité, en vue d'un meilleur service à l'utilisateur, plutôt que de concurrence. En outre, les termes de concurrence déloyale supposent un préjudice et donc un manque à gagner pour les taxis. Or les difficultés, dont chacun a pu faire l'expérience, pour trouver un taxi disponible en région Ile-de-France, montrent assez que la capacité du service offert par les taxis demeure pleinement utilisée. On peut donc considérer que si la réglementation des transports publics routiers de personnes constitue pour les taxis une atteinte à la situation de monopole qu'ils pourraient revendiquer, elle n'institue en aucun cas une concurrence déloyale mais vise à mettre en œuvre le droit au transport clairement affirmé par la loi d'orientation des transports intérieurs.

Données clés

Auteur : [M. Cuq Henri](#)

Circonscription : - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 5234

Rubrique : Taxis

Ministère interrogé : transports et mer

Ministère attributaire : transports et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 14 novembre 1988, page 3211