

MINISTÈRE DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES ET DES RELATIONS
AVEC LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

2019-143-SACDD-CS-CTT-Int

CP-143-SA-CTT

2019-144-SACDD-CS-CTT-Ext

CP-144-SA-CTT

**Concours interne et externe de recrutement de secrétaire
d'administration et de contrôle du développement durable
de classe supérieure – Spécialité contrôle des transports
terrestres**

Session 2019

Épreuve n° 1

**«Épreuve de cas pratique avec une mise en situation
à partir d'un dossier documentaire»**

(Durée : trois heures ; coefficient 2)

ATTENTION : Aucune signature et aucun signe distinctif ne doivent apparaître sur votre copie et vous n'utiliserez qu'une seule couleur d'encre (bleue ou noire), sous peine d'exclusion du concours.

Le sujet comporte 25 pages.

Épreuve de cas pratique

Vous êtes actuellement en poste au sein de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer. Dans le cadre d'une intervention portant sur les réformes menées et en cours au sein du Ministère de la transition écologique et solidaire devant des élus, votre cheffe de bureau vous demande, à l'aide des documents joints :

1. De définir le secteur du transport public particulier de personnes (T3P) et de présenter les différences de réglementation entre les Voitures de Transport avec Chauffeur (VTC) et les taxis sous la forme d'un tableau avec des entrées relatives à l'autorisation d'exploitation, aux obligations du conducteur, aux caractéristiques du véhicule et de la course ;
2. De présenter les enjeux du secteur des VTC qui se posent actuellement et pour le futur aux professionnels et à l'État ;
3. De citer les objectifs poursuivis par le projet de loi d'orientation sur les mobilités ;
4. D'expliquer les enjeux de l'ouverture des données (Open Data) relatives aux transports.

N° du document	Intitulé du document	Pages
Document 1	« Les VTC à nouveau dans la rue pour crier leurs revendications », par Hayat Gazzane - LeFigaro.fr du 5 février 2019. (2 pages)	4 à 5
Document 2	« Les taxis et VTC en 2016-2017 – Rapport de l’Observatoire national des transports publics particuliers de personnes » (Extrait) (Commissariat général au développement durable, juill. 2018). (2 pages)	6 à 7
Document 3	Fiche pratique « Exploitant ou conducteur de voiture avec chauffeur (VTC) » (Extraits). (Service-Public-Pro.fr, vérifié le 20 sept. 2018) (3 pages)	8 à 10
Document 4	« Plateforme/VTC : vers le droit chemin ? », par Nathalie Grange - Le Bulletin des Transports et de la Logistique du 15 fév. 2019. (2 pages)	11 à 12
Document 5	« Open data – Transport.data.gouv.fr teste la mise à disposition de données temps réel », par Lucas Boncourt / EVS pour Localtis - Banquedes-territoires.fr du 10 déc. 2018. (2 pages)	13 à 14
Document 6	Fiche pratique « Devenir chauffeur de taxi » (Extraits). (Service-Public-Pro.fr, vérifié le 9 août 2018) (2 pages)	15 à 16
Document 7	« Uber et les VTC rattrapés par la régulation », par Derek Perrote et Lionel Steinmann - LesEchos.fr du 20 déc. 2017 (2 pages)	17 à 18
Document 8	« Assises de la mobilité : construire ensemble les transports du quotidien de demain » - www.gouvernement.fr, le 20 sept. 2017 (1 page)	19
Document 9	« Ce que contient le projet de loi d’orientation des mobilités », par César Armand – LaTribune.fr du 7 nov. 2018. (2 pages)	20 à 21
Document 10	« Loi Mobilités : des solutions pour tous, dans tous les territoires » - www.ecologique-solidaire.gouv.fr, le 27 nov. 2018. (2 pages)	22 à 23
Document 11	« Nouvelles mobilités urbaines : la quête de la ville fluide », par Muriel Jaouën – Les Echos du 22 mai 2018. (2 pages)	24 à 25
Document 12	« Taxi » (Extraits) – www.economie.gouv.fr, le 17 mai 2017 (Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes) (3 pages)	26 à 28

Les VTC à nouveau dans la rue pour crier leurs revendications

LeFigaro.fr | 05.02.2019 à 11h06 • Mis à jour le 05.02.2019 à 13h34 | Par Hayat Gazzane

Les chauffeurs manifestent dans plusieurs villes de France ce mardi afin d'accentuer la pression sur le gouvernement. Ils réclament notamment l'instauration d'un tarif minimum. Emmanuel Macron leur promet d'agir.

Les VTC tentent un nouveau coup de force. Après un mois de janvier marqué par plusieurs mobilisations, ils entament février par une nouvelle journée d'action. À l'appel d'une intersyndicale (FO CAPA-VTC, CFDT), ils manifestaient ce mardi dans plusieurs villes dont Paris, Lille, Nice, Toulouse, Marseille. Dans la capitale, le mouvement a débuté à 6 heures du matin. Vers 8 heures, 180 à 200 de chauffeurs étaient présents place Dauphine, sans perturber la circulation. D'autres chauffeurs devaient les rejoindre avant qu'ils ne convergent vers Bercy, en passant par le ministère des transports, boulevard Saint-Germain. Toutefois ils étaient bloqués par les forces de l'ordre à la mi-journée face à l'École militaire.

À Lille, les VTC organisaient ce matin une opération escargot sur l'A1 en direction de la gare Lille Europe, selon la *Voix du Nord*.

À Bordeaux, la manifestation devait mener les chauffeurs VTC en plusieurs points stratégiques de la ville, avec à chaque arrêt une action de blocage temporaire: partis du parc des Expositions, ils sont allés gare Saint-Jean à l'arrivée de trains venant de Paris. Ils prévoyaient de se rendre ensuite devant la préfecture et la mairie en centre-ville ainsi qu'à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac.

Les VTC ne comptent pas s'arrêter là. Ils envisagent de mener une grève toute la journée, qui serait renouvelable tous les mardis, annonce FO CAPA-VTC. « *Notre but, c'est de nous faire entendre par le gouvernement* », explique Frédéric Catalan, de la CFDT Nice. « *Nos revendications sont toujours les mêmes. Nous voulons un numerus clausus car il y a beaucoup trop de personnes qui arrivent sur le marché. Le travail va manquer. Nous demandons aussi une détaxation des carburants, comme les taxis. Enfin, nous souhaitons une réglementation des tarifs. Nous voulons un tarif minimum pour vivre décemment. Avec la commission prélevée par les plateformes, la TVA et les charges, nous travaillons pour 2,50 euros de l'heure* », énumère-t-il.

Concertations sur le tarif minimum

La question de la rémunération des chauffeurs est l'une des plus sensibles : « *Toutes les plateformes proposent des tarifs attractifs. Elles se font la guerre des prix. Et nous, nous subissons les tarifs qu'elles nous imposent* », déplore Frédéric Catalan. Le sujet est sur la table des ministères du Travail et des Transports qui, depuis 2016, mènent des discussions sur le sujet avec les représentants du secteur. « *Ces discussions n'aboutissent à rien. On nous a mis sur des voies de garage* », déplore la CFDT. Très attendu, un rapport de l'Inspection générale des affaires sociales (Igas), remis au gouvernement la semaine dernière, a formulé des propositions sur le sujet. Les auteurs suggèrent de lancer une concertation entre centrales de réservation et représentants de chauffeurs « *afin de définir une garantie de prix décent de la prestation VTC* ». Les auteurs précisent qu'en cas d'échec, « *les pouvoirs publics pourraient fixer par la loi un prix minimum de course pour le chauffeur, sans remise en cause de son statut d'indépendant* ». L'Igas prend exemple sur la ville de New York où le maire a décidé d'imposer aux plateformes le versement d'un revenu minimum par course aux

chauffeurs. « *Pourquoi pas. Le modèle économique d'Uber a peut-être atteint ses limites* », estime Frédéric Catalan.

Lors de son déplacement à Evry lundi, le président de la République a promis aux chauffeurs VTC de s'atteler à la tâche. « *Il faut qu'on aide ceux qui sont salariés ou indépendants, (...) qu'ils vivent mieux et qu'ils aient plus de droits, que le taux horaire soit préservé et que la compagnie ne les baisse pas arbitrairement (...) C'est tout ce dialogue qu'on a entamé* », a expliqué le chef de l'État. « *On a passé des messages très clairs pour que les prix ne soient pas baissés (...) Ce que je ne veux pas, c'est que les gens qui rentrent dans le métier du VTC soient complètement pressurisés par les plates-formes. C'est là où, nous, on doit intervenir* », a-t-il ajouté.

Réunion dans le courant du mois

Le gouvernement va aussi analyser une autre proposition choc de l'Igas : l'encadrement des heures de travail des chauffeurs. D'après les auteurs, ces derniers sont victimes d'une « *sur-sinistralité probable* », liée pour partie au temps de conduite. « *Il est communément établi qu'un travail comme la conduite, nécessitant une concentration et une attention permanente, devient particulièrement fatigant au bout d'une certaine durée de travail continu* », juge le rapport. En plus de renchérir le coût de l'assurance des chauffeurs et donc leurs charges, cette sinistralité représente un enjeu important pour la sécurité routière. D'où la nécessité d'un encadrement. Le rapport préconise une durée maximum de conduite de 11 heures par jour (comme les artisans taxis parisiens) et 60 heures par semaine, avec un repos hebdomadaire obligatoire de 24 heures consécutives minimum. Ces règles s'appliqueraient a minima à la zone de Paris et des 80 communes environnantes.

« *Encadrer pour des questions de sécurité semble être une bonne chose. Passer 15 heures derrière un volant est difficile. Mais est-ce qu'on peut réellement être indépendant en ayant un temps de travail maximum imposé ?* », s'interroge la CFDT VTC. La question sera probablement posée au gouvernement lors de la nouvelle réunion du comité national des transports publics particuliers de personnes, qui se tiendra dans le courant du mois.

Les taxis et VTC en 2016-2017 - Rapport de l'Observatoire national des transports publics particuliers de personnes (*Extraits*)

Juillet 2018 | Commissariat général au développement durable
(...)

Partie 1 : la réglementation des transports publics particuliers de personnes

Les conditions d'exploitation

Le transport public particulier de personnes (T3P) regroupe les taxis, les voitures de transport avec chauffeur (VTC) et les véhicules motorisés à deux ou trois roues (VMDTR), couramment appelés motos-taxis. Le développement rapide des VTC depuis 2012 avec l'ouverture de l'application Uber en France a conduit les pouvoirs publics à revoir la réglementation en vigueur.

Les conditions fondamentales d'exercice des taxis sont toutefois restées les mêmes : ils ne peuvent exercer que s'ils disposent d'une autorisation de stationnement (ADS), communément appelée licence, délivrée par une commune, un EPCI ou une préfecture selon la zone d'exercice. Cette ADS, attribuée pour un seul véhicule, permet de stationner aux endroits réservés dans la zone de délivrance et d'y pratiquer la maraude, c'est-à-dire de rechercher des clients sur les voies ouvertes à la circulation publique. Les dernières modifications réglementaires ont concerné les conditions d'attribution et de cession des ADS.

Les chauffeurs de VTC ne peuvent prendre de clients que sur réservation préalable et la maraude, y compris électronique leur est strictement interdite. L'appellation « *voiture de transport avec chauffeur* » est récente puisqu'elle date de la loi n° 2014-1104 du 1er octobre 2014, dite loi Thévenoud. Auparavant, depuis la loi n° 2009-888 du 22 juillet 2009, le terme officiel était « *voiture de tourisme avec chauffeur* », faisant suite à « *voiture de grande remise* ». Cette loi avait instauré un registre des exploitants tenu par l'organisme Atout France dépendant du ministère en charge du tourisme. En 2014, la gestion de ce registre a été transférée au ministère en charge des transports. La loi n° 2016-1920 du 29 décembre 2016, dite loi Grandguillaume, a renforcé l'encadrement de l'exploitation des VTC.

L'attribution des ADS et l'inscription au registre des exploitants de VTC (REVTC) sont soumises à des conditions d'aptitude professionnelle attestée par une carte professionnelle de chauffeur. Celle-ci est délivrée par les préfectures après réussite à un examen ou par équivalence. Les véhicules utilisés sont soumis à certaines conditions : une voiture de transport avec chauffeur doit avoir moins de 6 ans sauf les véhicules de collection, au moins quatre portes, des dimensions et une puissance minimale ; un taxi doit être équipé d'un terminal de paiement électronique.

L'exploitation des motos-taxis est soumise à des dispositions équivalentes : possession d'une carte professionnelle, conditions techniques sur les véhicules, mais elle ne requiert pas d'autorisation préalable contrairement aux deux autres professions des T3P.

Les autorisations de stationnement de taxis

La loi Thévenoud a revu les conditions d'attribution et de cession des ADS en introduisant une distinction selon que l'ADS a été créée avant la promulgation de la loi ou bien postérieurement.

Les ADS créées depuis cette loi doivent être exploitées personnellement par son titulaire. Elles sont gratuitement délivrées par les autorités compétentes (mairies, métropoles, EPCI, préfecture de police de Paris...) pour une durée de cinq ans, renouvelable. Elles ne peuvent être cédées. L'attribution d'une ADS non cessible est effectuée en fonction d'une liste d'attente publique. Il est interdit de s'inscrire à plusieurs listes d'attente et les titulaires d'anciennes ADS ne peuvent s'y inscrire.

Les anciennes ADS restent en vigueur avec leurs règles propres : elles sont exploitées par le titulaire ou par un salarié du titulaire ou encore en location. À partir du 1er janvier 2017, la location simple du véhicule n'est possible que pour une société coopérative ouvrière de production (SCOP). À l'exception de cette situation, la location se fait avec un contrat de location-gérance par lequel, comme pour un fonds de commerce, le titulaire confie l'exploitation de son ADS moyennant une redevance. Comme l'ADS est liée à un véhicule, celui-ci doit être fourni par le titulaire au locataire. Une même personne, physique ou morale, peut posséder plusieurs anciennes ADS. Celles-ci peuvent être cédées à titre onéreux ou transmises par voie de succession. Comme le prix de cession des ADS est souvent élevé, la loi de 2014 a, pour ainsi dire, figé un stock d'ADS qui continuent d'être exploitées et transmises.

Une distinction réaffirmée entre VTC et transports collectifs occasionnels « LOTI »

La loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) de 1982, aujourd'hui codifiée dans le code des transports, définit le régime de droit commun des transports publics et privés collectifs de personnes. Elle autorise des entreprises à effectuer des services occasionnels de transports collectifs dans des véhicules légers (moins de dix places, chauffeur compris) après inscription sur un registre. Les conditions d'inscription sont plus souples que pour les VTC : la capacité professionnelle est seulement requise pour le dirigeant. Les conducteurs de véhicules légers salariés, sous la responsabilité du dirigeant de l'entreprise, sont exemptés de tout formalisme, hormis une visite médicale obligatoire en sus du permis de conduire.

Ce statut, réservé au transport collectif, a été utilisé de manière abusive pour effectuer des services de VTC. En principe, un transporteur LOTI ne peut transporter que des groupes constitués d'au moins deux personnes, mais il peut vendre les places séparément. Le rapport de novembre 2015 sur l'application de la loi Thévenoud a indiqué que des transporteurs LOTI utilisaient les plateformes de réservation VTC, à Paris notamment, et qu'aucune sanction n'était prévue.

La loi Grandguillaume a ainsi limité l'exercice des LOTI. Il leur est maintenant interdit d'effectuer des services occasionnels avec un véhicule léger à l'intérieur d'un périmètre de déplacement urbain (PDU). Comme la région entière d'Île-de-France constitue un tel périmètre, les capacitaires LOTI ne peuvent y transporter des personnes qu'avec des véhicules de plus de dix places. L'inscription à un service de VTC leur reste possible mais sous les mêmes conditions que les autres exploitants de VTC, notamment de capacité professionnelle des conducteurs. La loi a prévu une période de transition de 12 mois (jusqu'au 31 décembre 2017), pour que les chauffeurs salariés des LOTI puissent obtenir cette capacité professionnelle, soit par examen, soit par équivalence.

L'activité VTC des LOTI avant la date butoir est difficile à mesurer. Les entreprises sont inscrites sur un registre spécifique mais aucune déclaration n'est exigée pour leurs chauffeurs et aucune donnée n'est disponible sur leur activité. (...)

Fiche pratique : Exploitant ou conducteur de voiture avec chauffeur (VTC) (*Extraits*)

Service-Public-Pro.fr | Vérifié le 20 septembre 2018 | Direction de l'information légale et administrative (Premier ministre),
Ministère chargé des transports

L'exploitant de voiture de transport avec chauffeur (VTC) doit remplir certaines conditions d'installation et d'exploitation : aptitude professionnelle, formation continue, réservation préalable obligatoire, honorabilité et qualité du service.

Caractéristiques du véhicule

La voiture de transport avec chauffeur doit avoir :

- entre 4 et 9 places, chauffeur compris ;
- moins de 6 ans (sauf véhicules de collection) ;
- au moins 4 portes ;
- des dimensions minimales hors tout : 4,50 m x 1,70 m ;
- un moteur d'une puissance nette supérieure ou égale à 84 kW.

Ces conditions ne s'appliquent pas aux véhicules hybrides et électriques.

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.

À noter : la voiture de transport avec chauffeur est considérée comme un véhicule à faibles niveaux d'émissions, si ses émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques sont inférieures ou égales à 60 g/km pour les émissions de CO₂.

À savoir : le véhicule doit obligatoirement être soumis à un contrôle technique annuel.

Réservation obligatoire

Une VTC ne peut prendre en charge un client que si le conducteur justifie 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. La prise en charge immédiate sur la voie publique est réservée aux 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'1 heure maximum avant la prise en charge effective.

La réservation préalable doit pouvoir être prouvée au moyen d'un ticket de réservation (sur support papier ou électronique), comportant obligatoirement les informations suivantes :

- nom ou dénomination sociale et coordonnées de la société exerçant l'activité ;
- nom et coordonnées téléphoniques du client ;
- date et heure de la réservation ;
- date, heure et lieu de la prise en charge du client.

À la fin de la course, le conducteur doit retourner à l'établissement de son exploitant ou stationner hors de la chaussée (un parc de stationnement ou un garage par exemple), sauf s'il justifie d'une autre réservation préalable.

La maraude électronique au moyen d'applications de géolocalisation permettant aux clients de localiser les véhicules disponibles est interdite aux VTC et est 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.

À savoir : l'absence de réservation préalable et la quête illicite de clients sont punies d'1 an d'emprisonnement et d'une amende de 15 000 €, et immobilisation du véhicule pendant 1 an maximum ou confiscation définitive, avec pour les personnes physiques des peines complémentaires (suspension de 5 ans du permis de conduire).

Tarification

Un VTC ne peut pas être loué à la place, mais payé à la course.

Le prix total de la course peut être :

- 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).

Les prix sont libres et ne sont pas réglementés contrairement aux taxis dont les tarifs sont fixés par arrêté.

Aptitude et carte professionnelle obligatoires

Compétences professionnelles

Le chauffeur de VTC est tenu :

- d'être titulaire du permis B en cours de validité, depuis plus de 3 ans ;
- d'obtenir une attestation d'aptitude physique délivrée par le préfet ;
- de réussir un examen (qui remplace la formation initiale de 250 heures) ;
- ou d'avoir une expérience de chauffeur professionnel de transport de personnes, d'au moins 1 an au cours des 10 années précédentes.

Les chauffeurs condamnés pour certains délits (peine d'au moins 6 mois de prison pour vol, abus de confiance, délit du code de la route notamment) ne peuvent pas exercer.

Carte professionnelle

Le chauffeur de VTC doit obligatoirement détenir une carte professionnelle pour exercer son activité. Lors de sa prestation, la carte professionnelle doit être apposée sur le pare-brise ou sur le véhicule de telle façon que la photographie soit visible de l'extérieur. Il peut la retirer quand il n'exerce pas son activité.

Pour l'obtenir, la demande doit être adressée par écrit au préfet du département de son domicile (ou au préfet de police à Paris).

Les préfetures sont compétentes pour délivrer la carte professionnelle (elles instruisent, examinent et valident les dossiers de demande de carte). Toutefois, la préfecture de police n'est compétente que pour les conducteurs/demandeurs domiciliés à Paris seulement.

L'imprimerie nationale fabrique les cartes professionnelles (cartes sécurisées). Celles-ci sont payantes : le demandeur de la carte, si son dossier est validé par la préfecture, doit donc effectuer un paiement auprès de l'imprimerie nationale. Le tarif est fixé à 48 € HT auquel s'ajoutent la TVA et le montant de l'acheminement par voie postale.

La carte professionnelle est délivrée au plus tard dans les 3 mois. Sans réponse dans un délai de 2 mois, la demande est considérée comme refusée.

La carte professionnelle a une durée de validité de 5 ans à partir de la date de sa délivrance.

Le chauffeur doit rendre sa carte professionnelle dès qu'il cesse son activité.

Stage de formation continue

Le chauffeur doit suivre tous les 5 ans un stage de formation continue de 14 heures dans un centre de formation agréé.

Elle peut être fractionnée en 4 périodes de 3h30 au cours d'une période de deux mois maximum.

La formation doit porter sur la réglementation générale du droit des transports et de la sécurité routière, les innovations dans la gestion de la relation avec les clients et les évolutions des pratiques professionnelles, notamment.

À l'issue du stage, une attestation de l'organisme de formation, signée et datée, valable 5 ans, doit être remise au chauffeur formé.

Inscription au registre des VTC

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.

Elle doit être renouvelée tous les 5 ans.

(...)

À noter : l'intermédiaire mettant en relation des exploitants de VTC et des clients est tenu de déposer en ligne une déclaration au registre. Elle doit être renouvelée chaque année.

Plateformes/VTC : vers le droit chemin ?

Bulletin des Transports et de la Logistique | 15.02.2019 | Par Nathalie Grange

Un rapport commun à l'Inspection générale des affaires sociales (Igass) et au Conseil général de l'Environnement et du développement durable (CGEDD) préconise d'encadrer le temps de conduite des chauffeurs de VTC et de structurer cette profession pour améliorer son modèle économique. Il propose aussi d'imposer des autorisations aux plateformes pour pouvoir exercer et de sanctionner plus fortement le non-respect de leurs obligations.

De mai à novembre 2018, les hauts fonctionnaires de l'Igass et du CGEDD – qui venaient de terminer une mission sur les examens des chauffeurs VTC – ont repris du service pour répondre à une nouvelle lettre de mission, portant cette fois-ci sur la régulation du secteur des VTC. Rendu aux ministres du travail et des transports début 2019, ce document de travail préconise un certain nombre de mesures à prendre pour « *faire évoluer la réglementation en vigueur et en améliorer la qualité* » sur certains points. En ligne de mire, la limitation du temps de conduite des chauffeurs VTC, l'alignement des normes techniques minimales des véhicules sur celles des taxis parisiens, la mise en place d'un fonds d'amorçage et d'un fonds de soutien aux chauffeurs en difficulté, financés par les centrales de réservation.

Et les prix des courses ? Impossible de fixer un tarif minimum qui s'imposerait aux clients. Toutefois, une concertation, menée sous l'égide de l'État, pourrait permettre de fixer un prix « *décent* » ; si le procédé échoue, l'État pourrait imposer par la loi « *un tarif kilométrique minimum chauffeur* », comme l'a fait la ville de New York.

Vers un chrono dans les VTC

Incontournable, la question du temps de conduite des chauffeurs VTC. D'autant que la sinistralité de leurs véhicules est difficile à documenter, sauf par les sociétés d'assurance qui semblent avoir des données sur la question mais qui ne sont pas désireuses de les transmettre. « *Ces éléments sembleraient confirmer l'existence d'une sur-sinistralité des VTC par rapport aux taxis, qui pourrait être forte* », note cependant le rapport.

Ce constat, même s'il n'est pas étayé par des chiffres, pousse – comme pour toutes les autres professions ayant trait au transport – à mettre en relation le nombre d'heures passées au volant et l'accidentologie constatée. Uber a de son côté corrélé le nombre d'accidents avec le nombre de courses par tranche horaire : le taux d'accidents apparaît comme multiplié par 3,5 entre la 1ère et la 9ème heure.

C'est dire l'importance du temps de conduite, et plus globalement celle du temps de travail, dans la prévention des accidents et dans la qualité de vie au travail des conducteurs de VTC. Ces derniers ne sont cependant pas hors-sol au plan de la réglementation sociale puisqu'ils dépendent à la fois du code du travail et de celui des transports : 10 h par jour de travail maximum (48 h hebdos), une durée maximale d'amplitude, du repos (10 h par 24 h) et des pauses de 30, puis 45 mn. Pour autant, le temps de conduite, en tant que tel, n'est pas encadré. Il est, de plus, relativement peu contrôlé. Le Livret individuel du chauffeur (LIC) est « *aisément falsifiable* » reconnaît l'administration, l'inspection du travail n'est pas compétente pour intervenir et sanctionner en matière de durée du travail ; tout au plus peut-elle intervenir sur le thème du travail dissimulé.

Un nouveau dossier pour l'Arafer ?

De leur côté, les plateformes ne sont pas restées les bras croisés devant cette problématique. Elles mettent en avant certaines de leurs initiatives, qui vont de la déconnexion automatique du chauffeur de l'application après 10 h ou 12 h de temps de conduite à un dispositif d'alerte. Que faire? Pour unifier les pratiques et rationaliser les comportements, la mission préconise de définir les normes, puis d'obliger les centrales de réservation à suivre le temps de conduite de chaque chauffeur et de transférer ces données à un « organisme totalisateur » qui pourrait être l'Arafer. Autre solution, installer dans chaque véhicule – taxis et VTC confondus – une sorte de chrono numérique. Ce serait le meilleur moyen d'améliorer la sécurité routière du secteur, pour les rédacteurs du rapport qui estiment toutefois que « la solution de type OBU (...) n'est pas suffisamment mûre pour être retenue en France ».

Autorisations pour les plateformes

Le rapport enfonce le clou sur le thème de la régulation des centrales de réservation. Il pousse l'idée de la création d'un registre officiel et d'un relèvement des sanctions, existant déjà, du non-respect de leurs obligations (déclaration d'existence, contrôle de la situation des chauffeurs, transmission des données aux pouvoirs publics). Il préconise surtout la mise en place d'un régime d'autorisation préalable applicable aux centrales de réservation : renouvelable tous les 3 ou 5 ans, il permettrait d'encadrer leur activité de régulation et de s'assurer qu'elles référencent correctement les chauffeurs et qu'elles transmettent aux autorités les données nécessaires. Ces autorisations pourraient être délivrées à un niveau national mais aussi à un niveau local, les autorités organisatrices de mobilité (AOM) pouvant ajouter des critères locaux.

**OBU : On Board Unit = dispositif d'enregistrement embarqué.*

Un encadrement qui vient de loin

- 1937 : la loi du 13 mars relative à l'organisation de l'industrie du taxi encadre ladite profession. Limitation du temps d'utilisation du véhicule dans Paris à 11 h. Modernisée en 1995 par une loi qui instaure un certificat professionnel de capacité.*
- 2009 : la loi Novelli crée les véhicules de tourisme avec chauffeur (VTC). Besoin d'un simple permis B, d'une condition d'aptitude professionnelle. Prix libres. Fin de l'autorisation préfectorale, remplacée par un régime déclaratif. Fin du plafonnement du nombre de véhicules par entrepreneur.*
- 2014 : la loi Thévenoud recadre le transport public particulier de personnes autour de l'entreprise. Obligation d'assurance de responsabilité professionnelle pour les exploitants de VTC, mise en place d'un registre, impossibilité de stationner sur la chaussée en l'absence de réservation préalable. Impossibilité pour une personne qui n'est ni entreprise de transport routier, ni taxi, ni VTC, de pratiquer du transport à titre onéreux.*
- 2015 : le conseil constitutionnel valide cette disposition. Fin du service UberPop.*
- 2016 : la loi Grandguillaume poursuit le mouvement. Création d'un examen commun aux taxis et aux VTC, création d'un comité national du T3P (ainsi que des comités locaux). Obligation pour les centrales de réservation de fournir des données à l'administration, y compris pour vérifier le respect des lois et règlements.*

Open data - Transport.data.gouv.fr teste la mise à disposition de données temps réel

Banquedesterritoires.fr | 10.12.2018 | Par Lucas Boncourt / EVS pour Localtis

C'est un engagement fort du projet de loi d'orientation des mobilités (LOM) : proposer des données en open data sur l'ensemble de l'offre de mobilité via un « point d'accès national ». Ce PAN, qui répond aussi à des obligations européennes, est conçu en mode start-up d'État et commence à prendre forme. Son équipe teste actuellement la mise à disposition de données en temps réel avec trois territoires pilotes.

Le point d'accès national (PAN) aux données de transports est imposé par un règlement européen (N°2017/1926 du 31 mai 2017). Le projet de loi d'orientation sur les mobilités (LOM), qui sera discuté en 2019, en élargira le périmètre en étendant les obligations open data à de nombreux acteurs privés de la mobilité. Pour concevoir son portail de données, l'Etat a fait le choix de l'agilité. Si le ministère des Transports définit les objectifs, c'est à une équipe projet de « beta.gouv.fr », le pôle des startups d'Etat, que la conception de ce PAN a été confiée.

Un accompagnement pour tous les réseaux de transports publics

Sans attendre cette loi, l'équipe de transport.data.gouv.fr travaille déjà depuis plus d'un an pour réunir sur un même portail l'ensemble des données existantes et inciter les autorités organisatrices des mobilités à publier leurs données. L'objectif de ce portail : favoriser la création de nouveaux services : calculateurs d'itinéraires, outils cartographiques, billettique multimodale... « *Notre plateforme est interfacée avec data.gouv. Nous utilisons des outils pour moissonner automatiquement les portails open data existants et garantir ainsi des données à jour. Dans un premier temps nous nous concentrons sur les 330 AOM [autorités organisatrices de la mobilité, ndlr] et collectons toutes les données statiques telles que les arrêts et les horaires pour l'ensemble des transports publics (métro, tram, bus...)* », explique Ishan Bhojwani, chargé du déploiement de la plateforme. Les AOM qui n'ont pas de site open data ont la possibilité de publier directement leurs données sur la plateforme à l'image de ce qu'ont fait Figeac, Chantilly, Royan ou encore Fougères. « *Nous sommes à disposition des AOM pour les aider à mettre leurs données au bon format et à les publier* », souligne Ishan Bhojwani. L'objectif est en effet d'éviter les errements des débuts de l'open data où la publication de données disparates ou mal structurées empêchait leur réutilisation ou exigeait un important travail de nettoyage avant de pouvoir en faire quelque chose. Pour éviter un « siphonnage » des données par les Gafa, les données sont par ailleurs publiées sous licence OdBL pour obliger les réutilisateurs à rendre publiques les améliorations qu'ils pourraient apporter aux jeux de données.

Près d'un tiers des réseaux ont publié des données

Aujourd'hui, après un peu plus d'un an d'existence, le portail compte 83 AOM présentes et 85 jeux de données ouverts, soit un peu plus de 15 millions de Français concernés. Si les trous restent encore nombreux sur la carte publiée par la startup d'État, le véritable défi porte sur les données temps réel, sur le trafic et les incidents pour tous les réseaux quelle que soit leur taille. « *Il est impératif de fournir des informations fiables, au plus proche du temps réel*, explique Ishan Bhojwani. *Des tests sont en cours avec l'Isère, la métropole de Grenoble, Besançon et Saintes. Le système opère une remontée de données toutes les minutes. Deux types d'informations sont transmises : l'état du réseau dans son*

ensemble et les prochains passages à un arrêt déterminé. L'objectif est de valider la faisabilité technique et juridique d'un système qui serait pris en charge par la plateforme ». Car la mise à disposition de données temps réel en open data coïncide du côté des AOM en raison de son impact financier potentiel et des responsabilités que cela pourrait engendrer pour les collectivités.

Un levier pour la mobilité en tant que service (MaaS)

La plateforme est ensuite attendue sur sa capacité à fournir des données sur l'ensemble de l'offre de mobilité. Ce sera le principal apport de la LOM qui va obliger de nombreux acteurs privés – VTC, VLS, véhicules en free floating... - à ouvrir certaines données (qui restent à définir). Le portail répertorie d'ores et déjà, avec l'aide de BlaBlaCar, l'ensemble des aires de covoiturage et les emplacements des bornes de recharge électrique. Mais la liste a vocation à considérablement s'allonger. A terme, le portail ambitionne de fournir des données sur les transports longues distances, les liaisons maritimes et aériennes, tout comme les pistes cyclables, les cheminements piétons et le stationnement... Des ambitions que certains pourraient penser démesurées : ces données sont cependant la clef de la mobilité sans couture (MaaS, porte à porte...) que promettent les acteurs de la mobilité. Côté réutilisateurs, le portail compte déjà une quinzaine de sociétés parmi lesquelles des éditeurs de cartes ou de calculateurs d'itinéraires (Mappy, Transit, Here, Kisio/Keolis...) ou des start-up plus spécialisées comme Mybus (billettique pour les villes moyennes) ou encore Handisco (canne connectée).

Pour transport.data.gouv.fr, l'enjeu est désormais de réussir le passage à l'échelle. Dans cette optique son équipe finalise un tour de France des territoires, dont la mobilisation est essentielle à la réussite du projet.

Fiche pratique : Devenir chauffeur de taxi (*Extraits*)

Service-Public-Pro.fr | Vérifié le 9 août 2018 | Direction de l'information légale et administrative (Premier ministre),
Ministère chargé de l'intérieur

La profession de chauffeur de taxi est réglementée, c'est-à-dire que pour l'exercer, il faut remplir plusieurs conditions : ne pas avoir fait l'objet de certaines condamnations, avoir obtenu la carte professionnelle après l'examen du certificat de capacité professionnelle et suivre la formation continue obligatoire. Un taxi est limité à 8 places assises au maximum (plus celle du chauffeur).

Incompatibilités

Pour être chauffeur de taxi, il ne faut pas avoir fait l'objet d'une condamnation figurant au bulletin n°2 de son casier judiciaire :

- d'une condamnation définitive pour un délit sanctionné par un retrait de 6 points du permis de conduire : par exemple conduite en état d'ivresse ou après usage de stupéfiants, excès de vitesse de plus de 50 km/h, blessures involontaires ;
- d'une condamnation définitive pour conduite d'un véhicule sans permis correspondant à sa catégorie, ou malgré l'annulation, l'invalidation du permis, l'interdiction de l'obtenir ou pour refus de le restituer après annulation ou invalidation ;
- d'une condamnation définitive par une juridiction française ou étrangère à une peine criminelle ou correctionnelle d'au moins 6 mois d'emprisonnement pour vol, escroquerie, abus de confiance, atteinte volontaire à l'intégrité de la personne, agression sexuelle ou infraction à la législation sur les stupéfiants ;
- d'un retrait définitif de la carte professionnelle de conducteur de taxi, dans les 10 ans qui précèdent la demande d'inscription à l'examen ;
- d'une exclusion pour fraude à l'examen du certificat de capacité professionnelle, dans les 5 ans qui précèdent la demande d'inscription à l'examen.

Certificat de capacité professionnelle

Pour obtenir la carte professionnelle de chauffeur de taxi, il faut réussir l'examen du certificat de capacité professionnelle.

Il y a une ou plusieurs sessions annuelles dans chaque département. Le préfet en fixe le calendrier avant le 1^{er} octobre de l'année précédente.

Conditions d'inscription

Pour pouvoir s'y inscrire, il faut remplir toutes les conditions suivantes :

- être titulaire du permis de conduire de la catégorie B en cours de validité et dont le nombre maximal de points n'est pas affecté par le délai probatoire ;
- être reconnu apte par un médecin agréé ;
- avoir un casier judiciaire (bulletin n°2) ne comportant aucune des condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession.

(...)

Carte professionnelle

En cas de succès à l'examen, le préfet délivre au candidat, dans les 3 mois suivant sa demande, une carte professionnelle qui précise le département dans lequel il peut exercer son activité.

Cette carte peut être retirée par le préfet en cas de non-respect de la réglementation.

Tout titulaire de cette carte doit la restituer à la préfecture dès lors qu'il cesse d'exercer.

Le chauffeur doit suivre tous les 5 ans un stage de formation continue de 14 heures dans un centre de formation agréé. Elle peut être fractionnée en 4 périodes de 3h30 au cours d'une période de deux mois maximum.

Le conducteur de taxi titulaire d'une carte professionnelle en cours de validité qui souhaite poursuivre son activité dans un autre département que celui dans lequel il a obtenu son examen doit suivre un stage de formation à la mobilité de 14 heures dans un centre agréé.

Le conducteur de taxi souhaitant poursuivre l'exercice de son activité dans la zone des taxis parisiens doit suivre un stage de formation à la mobilité. Ce stage est dispensé en présentiel au sein d'un centre de formation agréé situé dans la zone des taxis parisiens.

Déclaration d'activité

Pour exercer l'activité de taxi, plusieurs statuts juridiques sont possibles : artisan, salarié, travailleur indépendant locataire ou sociétaire de coopérative.

La déclaration de début d'activité est différente selon le statut du chauffeur :

- s'il est artisan, titulaire d'un contrat de location gérance, il doit s'immatriculer auprès du répertoire des métiers (RM) ;
- s'il est travailleur indépendant locataire de son véhicule professionnel, il doit déclarer son activité auprès du RSI et s'inscrire au RM.

Attention : l'exploitant doit être titulaire d'une autorisation de stationnement sur la voie publique, appelée communément licence de taxi, en attente de la clientèle.

Uber et les VTC rattrapés par la régulation

LesEchos.fr | 20.12.2017 à 18h47 | Par Derek Perrote et Lionel Steinmann

La cour de justice de l'Union européenne a désavoué Uber dans sa tentative d'esquiver les règles propres au secteur du transport. Une décision qui s'inscrit en France dans un renforcement du contrôle du secteur.

La Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) a sifflé mercredi la fin de la récréation pour Uber : ses services relèvent bien du « domaine des transports » au sens de la loi européenne, et peuvent donc être soumis aux mêmes réglementations que les taxis, a-t-elle jugé, suite à une plainte d'une association de taxis barcelonais.

Cet arrêt, très attendu, met à bas la défense du leader mondial du VTC dans les conflits qui se multiplient dans plusieurs pays européens, dont la France. La société américaine plaidait qu'elle est avant tout un « service numérique d'intermédiation » entre particuliers et chauffeurs, et relève à ce titre de la seule réglementation, bien plus légère, sur les prestations de service en ligne.

« *Le service fourni ne se résume pas à un service d'intermédiation* », a tranché la CJUE, car Uber « *crée une offre de services de transport urbain* » rendant « *possible d'imposer [...] l'obligation de disposer d'une autorisation administrative préalable* ». L'arrêt pointe également qu'« *Uber exerce aussi une influence décisive sur les conditions de la prestation des chauffeurs.* »

La Cour reprend ainsi en tout point l'argumentaire développé en mai dernier par l'avocat général. Une porte-parole d'Uber a estimé en réaction que cette décision « *ne changera pas les choses dans la plupart des pays de l'UE, où nous opérons déjà en respectant la réglementation en vigueur pour les transports* ». En France, cette décision vient conforter la tendance au renforcement de la régulation du secteur, illustrée par trois décisions récentes :

Le risque de requalification en CDI se précise

C'est la norme dans le secteur : les VTC ne sont pas des salariés des plates-formes, mais des indépendants, qui ont recours à elles pour être mis en relation avec les clients, et leur versent en retour une commission prélevée sur le prix de la course. Des chauffeurs attaquent néanmoins aux prud'hommes pour demander la requalification de cette relation en contrat de travail. Et le 13 décembre, la cour d'appel de Paris a, pour la première fois, donné raison à l'un d'entre eux contre LeCab. Ce VTC « *n'avait qu'un seul donneur d'ordre [...], n'avait aucune influence ou pouvoir décisionnelle sur la politique tarifaire [...] et n'avait aucune maîtrise des plages horaires d'activité* », ont pointé les juges. LeCab a annoncé son intention de se pourvoir en cassation. Avec son fonctionnement très intégré, la société est plus vulnérable que les autres au risque de requalification. Mais Uber est, pour les mêmes raisons, dans le collimateur de l'Urssaf.

Le gouvernement réfléchit à une tarification minimum

La ministre des Transports, Elisabeth Borne, a relancé ces dernières semaines deux idées lancées l'an dernier suite au conflit entre certains chauffeurs et Uber : la création d'un tarif minimum, et l'encadrement du temps de travail. La première mesure est vue comme une réponse à la précarité sévissant dans le secteur, la seconde vise à limiter les risques d'accident, des cas de chauffeurs

travaillant 15, voire 18 heures par jour ayant été rapportés. Les discussions avec les représentants des VTC ont démarré cette semaine. Plus largement, une « *mission de réflexion sur la régulation du secteur* » devra rendre ses conclusions fin mars. Elle pourrait déboucher sur la création d'agrément afin de pouvoir opérer comme plate-forme.

Les plates-formes devront transmettre leurs statistiques

Combien de chauffeurs exercent sous leur bannière ? Et sous quel statut ? Aujourd'hui, les pouvoirs publics sont incapables de le dire, car les plates-formes ne sont pas tenues de leur transmettre des données précises sur leur activité. Ce qui rend très difficile par exemple de déterminer combien de chauffeurs sous statut Loti sont sur le marché, et d'évaluer en conséquence quel impact aura la suppression de ce statut en 2018. Un décret attendu prochainement devrait imposer aux plates-formes de transmettre des statistiques détaillées, y compris « *la localisation, les horaires et la distance des déplacements effectués* », évoque le ministère.

Assises de la mobilité : construire ensemble les transports du quotidien de demain

Gouvernement.fr | Le 20 septembre 2017

Le Premier ministre, Édouard Philippe, a lancé le 19 septembre 2017, les Assises de la mobilité. Cette large concertation doit permettre de dégager les pistes d'améliorations de la mobilité au quotidien des Français. Les travaux issus de ces Assises permettront de préparer les grands choix en matière de politique des mobilités qui seront traduits dans une loi d'orientation présentée au premier semestre 2018.

« *De quels transports les Français auront-ils besoin d'ici 10 à 20 ans ?* », la question exprimée par le Premier ministre, Édouard Philippe, lors de son discours de lancement des Assises de la mobilité, résume l'objectif affiché du Gouvernement. Il s'agit de définir l'avenir des transports français en matière d'organisation, d'architecture et de financement, afin de mieux répondre aux attentes des Français.

Les Assises répondent ainsi à la volonté du Président de la République de construire une nouvelle politique publique des mobilités pour tirer le meilleur parti des innovations, résoudre les problèmes de financement et accélérer la transition écologique dans le secteur, tout en donnant la priorité aux transports du quotidien.

Clôturées en décembre 2017, ces Assises déboucheront sur une loi d'orientation sur les mobilités qui sera présentée au premier semestre 2018.

Sur le volet financement, le Gouvernement souhaite mieux définir les priorités « *en programmant le financement de manière précise, soutenable et dans la durée* » des nouveaux projets d'infrastructures mais également de l'entretien du réseau. Il s'appuiera pour cela sur un Conseil d'orientation des infrastructures dont la présidence est confiée à Philippe Duron, ancien Président de l'Agence de financement des infrastructures de transport en France.

Les thèmes en débat

A travers ces Assises, le Gouvernement a fait le choix de mener une grande concertation avec les acteurs dans les territoires et les citoyens grâce à leurs contributions sur la plateforme www.assisesdelamobilite.gouv.fr

Les ateliers thématiques lancés permettront de préciser les besoins en matière de transports et d'identifier les leviers pour y répondre, afin qu'à l'horizon 2030, les mobilités soient :

- **plus propres** en réduisant l'empreinte environnementale de nos déplacements ;
- **plus connectées** en accélérant la révolution numérique dans les transports pour anticiper les mutations de la mobilité;
- **plus solidaires** en réduisant les fractures territoriales et l'assignation à résidence, pour faire de la mobilité physique un moteur de la mobilité sociale ;
- **plus intermodales** en articulant mieux toutes les offres pour les rendre plus attractives et pour offrir une vraie alternative à la possession d'un véhicule individuel ;
- **plus sûres** en réduisant les accidents et risques liés aux mobilités ;
- **plus soutenables** en équilibrant les modèles économiques, en dégageant des ressources financières à la hauteur des besoins et en rendant la gouvernance plus efficace.

Ce que contient le projet de loi d'orientation des mobilités

LaTribune.fr | 07.11.2018 à 06h05 | Par César Armand

La loi d'orientation des mobilités (LOM) devrait être présentée en Conseil des ministres avant la fin novembre. Selon la dernière version de l'avant-projet de loi que se sont procuré nos confrères de Contexte, l'accent est mis sur la gouvernance, l'intermodalité ainsi que sur les révolutions énergétiques et numériques.

« Le temps des grandes infrastructures de transport doit céder la place à des politiques tournées vers de nouveaux modes de mobilité qui associent les nouvelles technologies, le secteur public comme le secteur privé, les microentreprises comme les champions nationaux. Les Assises de la Mobilité associeront (...) les usagers, les opérateurs, les collectivités, les ONG pour orienter les investissements en faveur des déplacements quotidiens, plus sûrs, qui désenclavent les territoires. »

Comment les mots du Premier ministre, Édouard Philippe, dans sa déclaration de politique générale à l'Assemblée nationale il y a un an et demi, ont-ils été traduits dans le projet de loi d'orientation des mobilités (LOM) ? Morceaux choisis.

La gouvernance recentrée sur les intercommunalités

Depuis l'élection d'Emmanuel Macron, le mot « transports » est toujours présent dans l'intitulé ministériel d'Élisabeth Borne, mais dans l'avant-projet de loi, tel qu'il a été transmis au Conseil d'État, c'est le vocable « mobilités » qui s'est imposé. Ainsi, les intercommunalités, jusqu'à aujourd'hui « autorités organisatrices de transport » (AOT), deviendront des « autorités organisatrices de la mobilité » (AOM).

En revanche, si, au 1^{er} janvier 2021, des communes n'ont pas délibéré sur l'organisation de la mobilité au sein de leur « interco », la Région, déjà cheffe de file pour les transports ferroviaires et interurbains, s'emparera de cette compétence, devenant une AOM. Cette mesure satisfait déjà le président de l'association Régions de France, Hervé Morin (*La Tribune du 21 septembre*) :

« Confier aux régions cette responsabilité relève du bon sens. (...) S'il est évident que nous devons être en capacité de porter à la place les intercommunalités qui ne sont pas en mesure de le faire, il n'est pas question en revanche de prendre la main sur les plans de transport des métropoles et des agglomérations. »

La coopération pour l'intermodalité

Les régions se verront en outre dotées de nouveaux pouvoirs : la création, l'aménagement et le fonctionnement de « pôles d'échanges multimodaux » et « d'aires de mobilité en milieu rural ». Elles contribueront aux côtés des AOM à concevoir et à mettre en place des infrastructures et des services de mobilité.

Dans la continuité du plan Vélo annoncé le 14 septembre dernier, le « plan de mobilité » viendra d'ailleurs remplacer le « plan de déplacement urbain ». Ce dernier intégrera « un schéma structurant cyclable et piéton » pour sécuriser les itinéraires de ses utilisateurs ainsi « qu'un schéma de desserte fluviale et ferroviaire » pour les passagers et les marchandises.

Autre nouveau venu : le « *plan d'action relatif à la mobilité solidaire* ». À l'échelle d'un bassin de vie, les conseils régionaux et les départements en leur sein pourront accompagner « *les personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale et en situation de handicap et à mobilité réduite* ». En d'autres termes, les publics précaires, handicapés ou âgés pourront bénéficier de conseils et d'accompagnements individualisés.

Révolution numérique et transition énergétique

Par ailleurs, au chapitre de l'innovation, l'accent est mis sur les véhicules autonomes. Par ordonnance et au lendemain de la promulgation de la loi, le gouvernement pourra permettre « *la circulation sur la voie publique de véhicules terrestres à moteur dont les fonctions de conduite sont (...) déléguées à un système de conduite automatisé* ».

Dans les mêmes conditions réglementaires et au regard de l'objectif zéro carbone de 2050, l'exécutif pourra également faciliter les expérimentations dans les territoires. Concrètement, il aura le droit de proposer « *des offres de mobilité plus sobres et plus respectueuses de la santé et de l'environnement* » et « *des solutions de mobilité pertinentes en zones peu denses ou des solutions de mobilité à faible coût* ».

Le péage urbain fait, lui aussi, son grand retour. Le « *tarif de congestion* » - c'est son nom officiel - pourra être instauré par toute agglomération de plus de 100.000 habitants qui le souhaite. Et ce, avec la liberté d'en fixer le montant. Objectif : « *limiter la circulation automobile et lutter contre la pollution et les nuisances environnementales* ». Le mot « *péage* » n'est d'ailleurs jamais cité dans le projet de loi. L'administration lui a en effet préféré l'expression « *franchissement des limites d'un périmètre géographique donné* »...

Loi mobilités : des solutions pour tous, dans tous les territoires

www.ecologique-solidaire.gouv.fr | 27.11.2018

Augmenter la part du vélo dans les trajets quotidiens, donner la priorité à l'entretien de nos infrastructures, déployer les mobilités propres, libérer l'innovation...c'est ce que prévoit notamment le projet de loi mobilités, présenté en conseil des ministres lundi 26 novembre 2018.

La loi mobilités, pourquoi ?

Les transports sont essentiels dans la vie quotidienne des Français. Leur bon fonctionnement est indispensable pour se former, aller au travail ou retrouver un emploi, se soigner, accéder à la culture et aux loisirs. Toutefois aujourd'hui, la politique des transports n'est plus adaptée aux besoins et aux attentes des citoyens, notamment ceux les plus éloignés des grandes métropoles :

- le manque de solutions dans de nombreux territoires crée un sentiment d'injustice et une forme d'assignation à résidence ;
- l'urgence environnementale et climatique appelle à se déplacer différemment ;
- les investissements ont été trop concentrés sur les grands projets, notamment de TGV, au détriment des besoins du quotidien ;
- les transports vivent aussi une révolution de l'innovation et des pratiques : de nombreuses offres nouvelles se développent et sont autant de nouvelles solutions.

La Loi mobilités engage une transformation profonde, pour répondre à un impératif fixé par le Président de la République : **améliorer concrètement la mobilité au quotidien, de tous les citoyens et dans tous les territoires, grâce à des solutions de transports plus efficaces, plus propres et accessibles.**

Les 4 objectifs de la loi

- Apporter à tous et partout des solutions alternatives à la dépendance à l'usage individuel de la voiture.
- Développer l'innovation et les nouvelles solutions de mobilité qui doivent être mises au service de tous.
- Réduire l'empreinte environnementale des transports, en réussissant la transition écologique dans notre façon de se déplacer.
- Investir davantage dans les infrastructures qui améliorent les déplacements du quotidien.

La loi mobilités en 15 mesures clés

1. Des **solutions alternatives à la voiture individuelle** sur 100% du territoire
2. Une **augmentation de 40 % des investissements** pour améliorer les transports du quotidien
3. La priorité à la **remise en état de nos réseaux routier et ferroviaire**
4. Un plan sans précédent pour **développer les transports en commun et désenclaver les territoires**

5. La **mobilité des personnes en situation de handicap facilitée**
6. Un **accompagnement à la mobilité pour tout demandeur d'emploi**
7. **100% des informations sur l'offre de mobilité accessibles** et la possibilité de faire un trajet porte-à-porte avec un seul titre de transport
8. Des **navettes autonomes en circulation** dès l'année 2020
9. Un **forfait mobilité durable : jusqu'à 400 €/an** pour aller au travail en vélo ou en covoiturage
10. Un plan pour **développer le covoiturage**
11. Un **plan vélo pour tripler sa part dans les déplacements** d'ici 2024
12. Un nouveau **cadre pour les solutions en libre-service**
13. Le **déploiement du véhicule électrique** facilité grâce aux bornes de recharge électriques
14. Le **déploiement de zones à faibles émissions** pour un air plus respirable
15. Le **permis de conduire moins cher et plus rapide**

Nouvelles mobilités urbaines : la quête de la ville fluide

Les Echos | 22.05.2018 | Par Muriel Jaouën

En chamboulant les modèles de pensée et d'organisation des transports, les nouvelles mobilités urbaines initient un autre usage de la ville. En ligne de mire : un service de mobilité sans couture pour l'usager.

VTC, covoiturage, vélopartage, transports de glisse : trottinette, rollers, Solowheel, hoverboard... En l'espace de quelques années, les alternatives aux transports en commun et à la voiture particulière ont envahi le paysage urbain, avec une portée qui dépasse de loin leur stricte fonction motrice. « *Les mobilités émergentes ne qualifient plus seulement le déplacement d'un point A à un point B. Elles sont en train de poser les jalons d'une ville fluide, comme une amorce de réponse aux défis qui interrogent les organisations urbaines* », résume Georges Amar, prospectiviste spécialiste de la mobilité.

Des espaces urbains plus inclusifs

En 2050, les villes concentreront 70 % de la population mondiale, contre 55 % environ aujourd'hui selon la Banque mondiale. Comment concilier cette urbanisation toujours plus forte avec des attentes grandissantes en matière de soutenabilité ? L'organisation des transports est au centre de l'équation. Selon l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), les transports en France absorbent 33 % de la consommation d'énergie et produisent 39 % des émissions totales de gaz à effet de serre.

A la donne énergétique et environnementale se greffe un impératif d'inclusion sociale. Si la mobilité de demain est multimodale et intermodale, celle d'aujourd'hui reste très inégalitaire. L'observatoire des mobilités émergentes ObSoCo Chronos révèle que, dans les communes rurales, seuls 22 % des citoyens disent pouvoir choisir entre plusieurs modes de transport, contre 82 % dans les villes centres des métropoles. « *La grande question posée par les nouvelles mobilités urbaines est celle de l'attractivité et donc de l'accessibilité des villes. Il s'agit d'en faire des lieux inclusifs, fluides, où chacun peut mener ses activités comme il l'entend et sans entrave* », affirme Cécile Maisonneuve, présidente de La Fabrique de la Cité, think tank dédié aux innovations urbaines.

Dans cette course à la soutenabilité, l'ennemi est tout désigné : l'« *autosolisme* » ou usage individuel de la voiture particulière. L'Ademe a calculé qu'un véhicule partagé remplace dix voitures et libère neuf places de stationnement. Location de véhicules entre particuliers, vélopartage, scooter partagé s'imposent donc dans les usages. L'autopartage électrique devient un chantier stratégique prioritaire pour les villes, malgré des inconnues de taille, notamment en matière de régulation des pics de charge. Si l'on en croit le National Renewable Energy Laboratory (NREL), émanation du département de l'Énergie des États-Unis, la recharge des véhicules électriques devrait à « *moyen terme* » avoir plus d'impact sur les pointes de consommation électrique que la demande domestique.

La blockchain* s'invite dans les services de mobilité

L'avenir des nouvelles mobilités électriques est donc aussi dans leur capacité à s'inscrire dans une logique d'autoconsommation. « *L'ensemble des acteurs planche sur le " vehicle-to-grid ", c'est-à-dire la redistribution de l'énergie des véhicules vers le réseau* », constate Bruno Grandjean, directeur de

programme au pôle de compétitivité Véhicule du Futur. The Camp, tiers lieu dédié à la réflexion sur les mutations numériques et sociétales, devrait très prochainement dévoiler un prototype de son Solar Camp, modèle de « *vehicule-to-grid* » associé à une monnaie solaire en blockchain. Un véhicule, mais pas seulement. « *Une expérience globale qui permettra aux utilisateurs des voitures de revendre leur surplus d'énergie contre rémunération en monnaie virtuelle à dépenser dans les commerces alentour* », explique Benoît Bailliart, directeur du Lab The Camp.

Fruit d'une coopération avec Vinci Energies, SNCF Gares & Connexions et Accenture, le projet Solar Camp cristallise parfaitement la dimension collaborative d'innovations gouvernées par le numérique et la data. « *Face aux géants chinois et américains, la seule façon d'avancer vite et en nombre est de réunir en amont des communautés ouvertes pour construire des outils en open source* », avance Gabriel Plassat, ingénieur à l'Ademe et fondateur de la Fabrique des Mobilités, lieu de collaboration entre industriels, start-up et territoires autour de produits et services de rupture à grande échelle.

Open source, intermodalité, connectivité : le principe d'ouverture est sans conteste le nouvel axiome de la mobilité. « *La mise en oeuvre de standards partagés est un prérequis à la création d'un guichet unique regroupant l'ensemble des services de mobilité pensé avec une tarification unifiée et dynamique à l'échelle de l'aire urbaine* », souligne Cécile Maisonneuve. L'ère du « *Mobility as a Service* » (MaaS) n'est plus bien loin.

** La blockchain (ou « chaîne de blocs ») est une technologie qui permet de stocker et transmettre des informations de manière transparente, sécurisée et sans organe central de contrôle : c'est une base de données qui contient l'historique de tous les échanges réalisés entre ses utilisateurs depuis sa création.*

Taxi (Extraits)

www.economie.gouv.fr | Le 17 mai 2017 | DGCCRF (Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes)

Caractéristiques du taxi

Le conducteur d'un taxi doit être titulaire d'une autorisation de stationnement affichée sur le véhicule. Cette autorisation est rattachée à un secteur géographique dans lequel le taxi a le droit de « marauder », c'est-à-dire :

- Prendre en charge des passagers qui le hèlent dans la rue ou via l'application d'État « Le taxi » ;
- Prendre en charge des passagers qui l'attendent dans des files réservées aux taxis dans les gares et aéroports ;
- Attendre dans une « station taxi » où un passager peut le solliciter directement ou l'appeler.

Les autorisations de stationnement sont délivrées par le maire - le préfet de police à Paris - qui en fixe le nombre et définit la zone de « maraude ».

Le taxi doit être équipé d'équipements spéciaux du fait de son droit de « marauder » :

- Un taximètre : compteur qui enregistre le parcours, la durée et indique la somme à payer. Le cadran du taximètre doit être lisible pour les passagers ;
- Une imprimante, connectée au taximètre, permettant d'éditer la note de course à destination du passager qui précise le prix à payer ;
- Un terminal de paiement, en état de marche et visible du passager, permettant au passager de régler la course par carte bancaire ;
- Un dispositif extérieur lumineux portant la mention « taxi », l'indication de la commune de rattachement et l'information selon laquelle le taxi est disponible ou non. Il est également équipé d'une lampe dont la couleur varie en fonction du tarif.

Prise en charge du client

Les taxis peuvent prendre des consommateurs en « maraude » dans leur zone de « maraude », et seulement dans cette zone.

Ils peuvent également prendre en charge des clients partout sur le territoire national, comme les VTC, s'ils ont été réservés (par téléphone ou application smartphone).

Dans tous les cas, aucune destination ne leur est interdite.

L'itinéraire doit être le plus court possible sauf si le passager demande expressément un autre trajet de son choix. Toutefois, le taxi ayant à sa charge les éventuels tarifs péages, il peut choisir un itinéraire sans péage ; si le passager préfère toutefois l'itinéraire à péage (car il est plus rapide par exemple), il doit l'indiquer au taxi et payer les frais de péages correspondants.

Un taxi ne peut exiger de parcourir une distance minimale.

Dans sa zone de maraude, un taxi libre (dispositif lumineux « taxi » allumé) ne peut pas refuser un client sauf pour motif légitime (ces derniers varient selon la commune et sont définis par le maire ou le préfet de police) ou s'il s'agit d'une réservation.

Tarifs

Les tarifs des taxis sont réglementés par l'État, en maraude comme en réservation. L'évolution des prix maximaux est fixée chaque année par le ministre chargé de l'économie. Des arrêtés préfectoraux fixent dans chaque département les différentes composantes du prix de la course en tenant compte du taux de hausse retenu annuellement.

Sauf dans des cas particuliers (forfaits), le prix du taxi n'est pas connu à l'avance. Dans tous les cas, il s'affiche en fin de course sur le cadran du taximètre, le taxi étant toutefois libre de consentir un rabais sur ce prix. Tous les ans, le taxi fait mettre à jour son taximètre pour intégrer les nouveaux prix.

Sauf dans le cas des forfaits, le prix du taxi comprend les composantes suivantes :

- La prise en charge, montant forfaitaire applicable dès le début de la course ;
- Un tarif kilométrique : chaque kilomètre parcouru par le taxi sera facturé à ce montant, sauf lorsque le taxi est à l'arrêt ou à faible vitesse ; ce tarif fait l'objet de majoration qui sont propres à chaque département (course de nuit, éloignement du taxi de sa zone de maraude, routes enneigées, heures de pointes) ;
- Un tarif horaire : chaque minute passée par le taxi à l'arrêt ou à faible vitesse sera facturée à ce montant ;
- Les suppléments : ils sont différents dans chaque département (suppléments passagers, animaux, bagages, réservation).

Conformément à la réglementation, le taximètre n'affiche jamais un montant inférieur à 7 € qui correspond à la somme qu'un taxi peut toujours demander au passager, même si le trajet est très court. S'il le souhaite, il peut consentir une réduction sur ce montant.

Par ailleurs, les éventuels frais de péages sont à la charge du taxi et non du passager, sauf si ce dernier a expressément demandé d'emprunter un itinéraire à péage.

(...)

Facturation - remise de note

Le chauffeur peut refuser certains modes de paiement comme le règlement par chèque mais doit l'indiquer sur la vitre extérieure du véhicule. Il est tenu d'accepter le paiement par carte bancaire quel que soit le montant du prix de la course, et doit donc disposer dans son véhicule d'un terminal de paiement par carte bancaire visible du client et en état de marche.

Pour les courses dont le montant est inférieur à 25 euros (TTC) la délivrance d'une note est facultative, mais celle-ci doit être remise au client s'il en fait la demande. Pour les courses dont le montant est supérieur ou égal à 25 euros, la délivrance d'une note est obligatoire.

La note doit être imprimée.

Elle comprend :

- a) La date de rédaction de la note ;
- b) Les heures de début et fin de la course ;
- c) Le nom ou la dénomination sociale du prestataire ou de sa société ;
- d) Le numéro d'immatriculation du véhicule de taxi ;
- e) L'adresse postale à laquelle peut être adressée une réclamation ;
- f) Le montant de la course minimum ;
- g) Le prix de la course toutes taxes comprises hors suppléments.

Toutefois, ailleurs qu'à Paris, les suppléments peuvent être portés de manière manuscrite sur la note. Le passager peut également demander à ce que son nom, le lieu de départ et le lieu d'arrivée soient inscrits, de manière manuscrite, sur la note.

(...)