



PREFET DE SEINE-ET-MARNE

Secrétariat général
nicolas.de-maistre@seine-et-marne.gouv.fr

Melun, le 11 mars 2015

Note relative aux taxis de la gare de Chessy en Seine et Marne

I - Adoption d'une réglementation spécifique avec l'arrivée de Disney

Une réglementation dérogatoire au principe de compétence exclusive du maire pour la création d'emplacement de stationnement de taxi a été adoptée peu avant l'ouverture du 1^{er} parc de Disney (arrêté préfectoral du 24 mars 1992). Il s'agissait de répondre à l'accroissement brutal des besoins de la clientèle au moment de l'ouverture du parc Disneyland-Resort Paris et donc aux exigences de l'entreprise qui estimait le besoin à 300 taxis.

Le préfet a fait usage des dispositions prévues par le CGCT et, après avis favorable de la commission départementale des taxis, a mis en place une ZUPEC, zone unique de prise en charge, avec pour périmètre – dit périmètre du « Val d'Europe » – les dix communes de Bailly-Romainvilliers, Chessy, Coupvray, Coutevroult, Magny-le-Hongre, Montevrain, Montry, St Germain-sur-Morin, Serris et Villeneuve-le-Comte.

Le nombre de taxis autorisés à stationner a été fixé à 37 dont 23 regroupant l'ensemble des taxis rattachés aux dix communes de la ZUPEC. Sur les 37 autorisations prévues par l'arrêté du 24 mars 1992, 9 ont été gelées et 28 effectivement exploitées (décision prise en commission). Sur ces 28 autorisations délivrées en 1992, il en reste 21 en exploitation. La liste d'attente pour compléter les demandes d'autorisation de stationnement répertoriait 95 demandes au 16 juillet 2013 et plus de 120 aujourd'hui.

Le différentiel entre le besoin exprimé par Disney et le nombre de places autorisées a été couvert par les taxis des communes périphériques à la ZUPEC ou plus lointaines. De ce fait, pendant longtemps, un certain équilibre a pu régner entre les uns et les autres.

II - La rupture de l'équilibre

Pour Chessy-gare, point vital d'attractivité du département, et donc enjeu de la bataille entre taxis, le décret-loi du 22 mars 1942 donnait au préfet la compétence pour prendre des mesures de police

relatives au stationnement des taxis. Aussi l'arrêté préfectoral du 18 juin 1992 a-t-il autorisé tous les taxis de Seine-et-Marne à stationner et à charger des clients à la cour des gares à Chessy.

Or cette possibilité offerte à l'ensemble des taxis de Seine-et-Marne a fait l'objet d'un contentieux initié par le syndicat des taxis du Val d'Europe et par ordonnance du TA de Melun du 6 décembre 2012, le juge a enjoint le préfet d'abroger cette disposition (article 7 de l'arrêté du 24 mars 1992).

Ce contentieux traduisait une rupture de l'équilibre existant entre taxis situés dans et hors ZUPEC. En effet, la multiplication des autorisations de stationnement (ADS) offertes par les maires hors ZUPEC a fini par déstabiliser le modèle économique des taxis de la ZUPEC. Cette situation, étant de plus, aggravée par le dynamisme des VTC qui ont progressivement pris des parts de marché, notamment toute la clientèle hôtelière du parc d'attraction.

L'arrêté préfectoral du 21 juin 2013 a donc abrogé l'arrêté de 1992 et applique dorénavant les dispositions du décret du 17 août 1995 (art 13), réaffirmées par la loi du 27 février 2002 (art. 62), qui prévoient que les taxis ne peuvent stationner dans la cour de gare d'une commune déterminée pour y chercher un client que sur réservation dont ils devront apporter la preuve.

Par ailleurs, les taxis du Val d'Europe ont engagé un recours en responsabilité contre l'Etat afin de se voir indemnisés pour la perte de chiffre d'affaire subie entre leur attribution d'ADS et la date d'application de l'arrêté modifié à la suite de la condamnation de l'Etat (au total environ 900 000 €).

III - La lutte pour la mise en œuvre des nouvelles dispositions et contre la spéculation

Le nombre de taxis stationnant et chargeant dans la cour de gare de Chessy avait donc considérablement augmenté depuis 1992 et n'avait pas connu de réelle baisse à la suite de la condamnation de l'Etat et des nouvelles dispositions de 2013 visant à réduire le report des taxis des communes frontalières sur le territoire de la ZUPEC. La situation devenait, dès lors, problématique avec certains jours 3 files d'attente formées et des taxis de la ZUPEC ne pouvant intégrer ces files.

De ce fait, les conflits entre taxis se multipliaient et la préfecture a souhaité assurer, au travers de contrôles sur le terrain, l'application des nouvelles dispositions. Les taxis pris en infraction ont fait l'objet d'un avertissement disciplinaire après passage en commission départementale des taxis. Les conflits en gare ont ainsi progressivement cessé, les « communaux » venant moins sur la ZUPEC.

Mais cette première remise en ordre n'a pas réglé la question de la spéculation. Beaucoup d'artisans taxis dénonçaient, en effet, la spéculation constatée depuis 6 ans sur les tarifs de cessions des licences. En effet, certains chauffeurs cumulaient des ADS obtenues à titre gratuit auprès des maires (incluses ou non dans la ZUPEC) dans le seul but de les louer et de faire monter les prix des licences à la revente au bout de 15 ans.

Une attention particulière était et reste donc portée à la liste des candidats en attente d'autorisation pour intégrer la ZUPEC. Elle était contestée car de nombreux candidats étaient titulaires de plusieurs ADS et mettraient à la location leur nouvelle autorisation. Ainsi le 1^{er} de la liste était titulaire de 3 licences, les membres de famille cumulant des demandes d'ADS.

Mais s'il était encore de nombreux conflits sur la valeur de chaque candidature, de façon unanime les représentants des taxis admettaient que le nombre de 37 taxis était insuffisant pour répondre à la demande. Ce nombre devait, en particulier, être augmenté du fait des perspectives d'évolution du secteur IV de Marne-la Vallée. Cette augmentation devait cependant être accordée sous condition d'exploitation en propre pour lutter contre la spéculation et équilibrer les activités des taxis des communes et celles des taxis de la ZUPEC.

IV - Les critères d'attribution des autorisations de stationnement supplémentaires

Dans la perspective d'aboutir à un protocole d'accord consensuel (finalement signé le 5 novembre 2013) sur le nombre et les critères d'attribution des autorisations de stationnement supplémentaires, un groupe de travail comprenant les représentants des organisations syndicales, FNAT, FDT, FNIT, CGT taxis, collectif des taxis 77 ainsi que l'union des maires et les chambres consulaires, a été donc mis en place.

1 - Le cadre réglementaire de la liste d'attente en 2013 :

Il a été défini en se fondant sur l'article 6 de la loi du 20 janvier 1995 et l'article 12 du décret n° 95.935 du 17 août 1995 modifié décret n° 2009-1064 du 28 août 2009 (art. 6) : toute personne, titulaire ou non du Certificat de Capacité Professionnelle de Chauffeur de taxi (CCP), peut prétendre à être inscrite sur le registre de liste d'attente tenu en mairie.

Cette liste fixe l'ordre de priorité des délivrances d'autorisations nouvelles ou reprises d'autorisations à titre gratuit lorsqu'un besoin nouveau se fait jour dans une commune. Elle mentionne donc la date de dépôt et le numéro d'enregistrement de chaque demande. Elle est communicable dans les conditions prévues par l'article 4 de la loi N° 78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration entre l'administration et le public. Les nouvelles autorisations sont obligatoirement attribuées dans l'ordre chronologique d'enregistrement des demandes validées.

A l'inscription, un numéro d'ordre est attribué au demandeur. Cette inscription est valable un an. Cessent de figurer sur la liste d'attente, ou sont regardées comme des demandes nouvelles, celles qui ne sont pas renouvelées par lettre recommandée avec accusé de réception, avant la date anniversaire de l'inscription initiale.

2 - Le nouveau cadre réglementaire d'attribution des ADS en 2014 :

Les autorisations de stationnement délivrées depuis le 1^{er} octobre 2014 ne sont plus cessibles et sont valables 5 ans renouvelables (article L3121-1-2 du code des transports) ; les ADS délivrées avant cette date peuvent seules être revendues. La délivrance des ADS n'ouvre pas droit à des indemnités au profit des demandeurs inscrits sur liste d'attente. L'article L 3121-5 du code des transports précise les nouveaux critères d'attribution des ADS :

- les candidats inscrits sur la liste d'attente doivent être titulaires de la carte professionnelle,
- ne pas être titulaires d'une autorisation de stationnement,
- la délivrance est effectuée en priorité aux titulaires qui peuvent justifier de l'exercice de l'activité de conducteur de taxi pendant une période minimale de deux ans au cours des 5 ans précédant la date d'inscription sur liste d'attente.

V - Sur l'attribution des ADS Val d'Europe en 2013

L'attribution des autorisations de stationnement dans la ZUPEC de Chessy-Val d'Europe a été répartie en 4 catégories définies par le protocole d'accord du 5 novembre 2013. 16 arrêtés d'attribution ont été signés à la suite de lettres d'engagement des chauffeurs de respecter les conditions de délivrance des ADS Val-d'Europe définies par le protocole d'accord du 5 novembre 2013.

VI - Sur l'attribution des ADS Val d'Europe en 2014

La nouvelle méthode d'attribution respectant les critères de la loi du 1^{er} octobre 2014 et le principe d'ordre de la liste ont fait l'objet de deux votes d'approbation des participants à la commission départementale des taxis du 2 décembre 2014.

10 nouvelles ADS ont donc été délivrées portant le total des taxis exploités dans la ZUPEC à 57.

VII - Les projets en cours

Les échanges et débats se poursuivent avec les représentants de la profession sur 3 points :

1 - Les aménagements de la cour de gare, la gestion des files et la création d'une zone d'attente permettant aux taxis non rattachés à la ZUPEC de venir chercher un client en justifiant d'une réservation

Trois projets d'aménagements sont en effet en cours d'examen :

- le projet d'aménagement de la gare routière engagé par le STIF,
- le projet conduit par EPA France sur l'aménagement de la cour de gare de Chessy pour améliorer la fluidité du trafic en réduisant le nombre de stationnement sur site,
- une zone d'attente déportée des taxis (communaux et Val d'Europe) afin d'alimenter la file d'attente des taxis dans la cour de gare au fur et à mesure de la prise en charge de la clientèle.

2 - L'extension des points de stationnement des taxis sur l'ensemble du périmètre du secteur IV de Marne la Vallée : centres commerciaux, gares, centre de loisirs, villages nature

Dans le secteur IV de Marne-la-Vallée, l'élan démographique et économique est tel qu'il en fait non seulement un des pôles urbains les plus dynamiques de Marne-la-Vallée, mais aussi de l'ensemble de l'Ile-de-France.

Les taxis doivent donc trouver des points de stationnement auprès de tous les sites potentiels de clientèle :

- Disney, le centre urbain Val d'Europe, et les centres commerciaux à vocation internationale,
- les différents pôles économiques du Val d'Europe et les grands équipements (université, hôpital, 2^{ème} Gare TGV),
- Villages Nature,
- le troisième parc d'attraction majeure.

3 - La mise en place de centrales de réservation

La loi du 1^{er} octobre 2014 relative aux taxis et aux VTC prévoit des mesures visant à moderniser la profession de taxi qui doit s'adapter aux nouveaux besoins de la clientèle. Il sera désormais possible pour chaque taxi de choisir un dispositif de mise en relation avec les clients via des centrales de réservation, via le système de géolocalisation, ou encore via les offres privées qui ont vocation à se développer.

Il existe une centrale radio nommée ACTIVE créée, depuis plusieurs années, sous forme de GIE mais elle ne souhaite pas ouvrir son groupement aux autres taxis du Val d'Europe .

deux projets concurrents sont nés de ces évolutions.

- **1^{er} projet** : M.Ghis, taxi à Torcy, a créé une centrale de réservation avec 12 chauffeurs de taxis. Ce groupement espère travailler sur les secteurs élargis du Val Maubuée et Val d'Europe et aurait des accords de réservation de clientèle avec deux hôtels situés sur le périmètre de Disneyland Paris.
- **2^{ème} projet** : la création de la centrale radio : ACTIONS LTVE vise à regrouper les taxis du Val d'Europe au sein d'un groupement d'intérêt économique. Les taxis communaux peuvent y être intégrés, s'ils le souhaitent, dès lors qu'ils démarrent de leur commune de rattachement. Trente taxis sont concernés dans un premier temps. Les taxis communaux seront sollicités dès la progression de la clientèle de la centrale.

L'avantage de ces centrales est d'offrir aux taxis « communaux » une preuve qu'ils ont été réservés et qu'ils peuvent donc intervenir sur la ZUPEC.

CONCLUSION

Durant quelques années, un certain laisser faire laisser aller a prévalu sur la ZUPEC. Mais face à la concurrence des véhicules de tourisme avec chauffeur, les taxis du département ont perdu la clientèle des hôtels de Disneyland et ne sont pas bien positionnés dans l'évolution de la demande du secteur. Progressivement c'est l'équilibre économique de leur activité qui a été menacé entraînant de nombreuses tensions. Il s'est agit alors pour la préfecture de permettre le retour à un certain équilibre économique dans un cadre juridique clarifié par le contentieux perdu en 2013 puis la loi d'octobre 2014.

Des contrôles sur site sont donc maintenant régulièrement appliqués pour faire respecter le cadre légal de l'exploitation des taxis.

Au-delà de cette nécessaire remise en ordre, les taxis doivent pouvoir gérer harmonieusement la ZUPEC grâce aux nouvelles centrales de réservation de taxis qui permettent aux taxis « communaux » de venir travailler sur réservation et donc dans les conditions légales lorsque le besoin s'en fait sentir. Malheureusement la concurrence entre centrales prend parfois un caractère conflictuel.

Enfin, les organisations professionnelles doivent solidairement s'interroger sur les garanties de qualité et de quantité à apporter à leurs partenaires (Disney...) pour pérenniser leur implantation et leur avenir économique.


Nicolas de MAISTRE