

**Avis n° 2017-A0-02 du 19 juin 2017  
sur le projet de loi du pays portant réglementation de l'activité de  
transport routier particulier avec chauffeur, au moyen de  
véhicules de moins de dix places assises**

L'Autorité polynésienne de la concurrence,

Vu la lettre du 18 mai 2017, enregistrée le 19 mai 2017 sous le numéro 17/0006 A, par laquelle le Président de la Polynésie française a saisi l'Autorité polynésienne de la concurrence sur le fondement de l'article LP 620-2 du code de la concurrence, d'une demande d'avis sur le projet de loi du pays portant réglementation de l'activité de transport routier particulier avec chauffeur, au moyen de véhicules de moins de dix places assises ;

Vu le code de la concurrence, et notamment son article LP 620-2 I et II ;

Vu la délibération n° 85-1050 AT du 24 juin 1985 modifiée portant réglementation générale sur la police de la circulation routière et ses textes d'application ;

Vu la délibération n° 2000-12 APF du 13 janvier 2000 modifiée relative à la modernisation et au développement des transports routiers en Polynésie française ;

Vu la délibération n° 2008-4 APF du 10 avril 2008 portant réglementation de l'activité d'entrepreneur de véhicules de remise ;

Vu la délibération n° 2008-5 APF du 10 avril 2008 portant réglementation de l'activité d'entrepreneur de taxi ;

Vu la délibération n° 2008-6 APF du 10 avril 2008 portant réglementation de l'activité d'entrepreneur de véhicule de service particularisé ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Le rapporteur, le rapporteur général, les représentants de la direction des transports terrestres (ci-après « DTT ») et des représentants de la confédération Coordination des Syndicats de Taxi de Tahiti et Moorea (ci-après « CSTTM ») entendus lors de la séance du 13 juin 2017 ;

En l'absence des représentants du Président de la Polynésie française dûment invités à participer à la séance,

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

## SOMMAIRE

<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>5</b>
<b>I. LE SECTEUR DES TAXIS ET DES VEHICULES DE REMISE EN POLYNESIE FRANÇAISE .....</b>	<b>6</b>
A. LE CADRE LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE EN VIGUEUR .....	6
1. <i>L'activité d'entrepreneur de taxi (délibération n° 2008-5 APF)</i> .....	6
2. <i>L'activité d'entrepreneur de véhicule de remise (délibération n° 2008-4 APF)</i> .....	9
B. LES DONNEES DISPONIBLES SUR LE SECTEUR.....	11
1. <i>La clientèle des taxis et des véhicules de remise est essentiellement touristique</i> .....	11
2. <i>L'offre de taxis est stable depuis 2011, en particulier à Tahiti et Moorea</i> .....	12
C. LES PRINCIPALES NOUVELLES DISPOSITIONS DU PROJET DE LOI DU PAYS.....	14
<b>II. L'ANALYSE CONCURRENTIELLE.....</b>	<b>15</b>
A. LES PRINCIPES GENERAUX RELATIFS A LA CONCURRENCE ET A LA REGULATION DU TRANSPORT ROUTIER DE PERSONNES AVEC CHAUFFEUR, ET EN PARTICULIER DES TAXIS .....	16
B. L'ANALYSE DES DISPOSITIONS DU PROJET DE LOI DU PAYS .....	17
1. <i>Sur le constat initial d'absence de données sur le secteur</i> .....	17
2. <i>Sur l'accès aux professions réglementées</i> .....	19
a) Sur l'autorisation administrative d'exercer .....	19
b) Sur la délivrance des autorisations de stationnement aux taxis .....	20
c) Sur les conditions de transfert des autorisations et des licences .....	22
d) Sur la simplification de l'organisation des examens de l'attestation de qualification professionnelle .....	23
e) Sur la consultation obligatoire du service du tourisme .....	24
f) Sur la suppression du comité consultatif .....	25
3. <i>Sur les dispositions permettant une adaptation de l'offre aux spécificités du secteur</i> 26	
a) Sur la légalisation des pratiques de maraude et de réservation pour les taxis.....	26
b) Sur la création d'une licence multi-transports dans les archipels éloignés.....	27
4. <i>Sur l'obligation d'équipement des taxis en taximètres</i> .....	28
5. <i>Sur la tarification des services de transport</i> .....	29
a) Sur la justification d'une réglementation des prix .....	30
b) Sur les principes de tarifications maximales et minimales .....	31
c) La nécessaire révision des principes de tarification des taxis .....	32
➤ Au regard de la légalisation de la réservation de services de taxis .....	32
➤ Au regard de l'introduction des compteurs horokilométriques.....	33
d) Sur le niveau des tarifs réglementés des taxis.....	34
e) Sur la transparence des prix .....	34
<b>CONCLUSION.....</b>	<b>35</b>

## Synthèse

L'Autorité polynésienne de la concurrence a rendu le 19 juin 2017 un avis au Président de la Polynésie française sur le projet de loi du pays réglementant l'activité de transport routier particulier avec chauffeur au moyen de véhicules de moins de dix places assises.

Lorsqu'elle est saisie pour avis sur un projet de texte, l'Autorité polynésienne de la concurrence s'attache à évaluer dans quelle mesure les dispositions de ce texte restreignent ou améliorent le fonctionnement concurrentiel du secteur.

Les textes normatifs répondent très fréquemment à des préoccupations d'intérêt général plus larges que la concurrence et dessinent une intervention des pouvoirs publics qui impactent le fonctionnement de l'économie. Le rôle de l'Autorité polynésienne de la concurrence est, dans ces circonstances, d'informer le gouvernement et l'assemblée de la Polynésie française des effets sur la concurrence de l'intervention publique envisagée, et de leur recommander le cas échéant, les mesures à prendre pour parvenir à concilier les objectifs d'intérêt général et l'efficacité économique.

Le projet de loi du pays soumis à l'Autorité polynésienne de la concurrence réglemente l'accès aux professions d'entrepreneur de taxi et de véhicule de remise et leur exercice, dans la mesure où il les soumet à l'obtention d'autorisations administratives en contrepartie du respect d'un certain nombre de critères et de conditions d'exercice.

L'Autorité polynésienne de la concurrence s'est appliquée dans le présent avis à déterminer si les dispositions du projet de loi du pays soumis à son examen, ont un effet sensible sur le marché en restreignant la concurrence. Elle a alors vérifié que les évolutions proposées étaient justifiées, adaptées et proportionnées à l'atteinte des objectifs d'intérêt général poursuivis. Dans le cas contraire, l'Autorité a examiné s'il n'existait pas de méthode moins restrictive de concurrence et recommandé, le cas échéant, des mesures de substitution à celles qui sont envisagées.

**A plusieurs égards, le projet de loi de pays atteint ses objectifs visant à clarifier et à simplifier les cadres réglementaires applicables aux professions en cause, à prendre en compte le développement de nouvelles pratiques observées dans le secteur des taxis ainsi que les spécificités de certaines îles, tout en assurant l'efficacité économique et en respectant les règles de concurrence au bénéfice du consommateur.**

*En premier lieu*, le projet de loi du pays supprime un certain nombre de barrières à l'entrée en facilitant l'accès de nouveaux entrants aux secteurs des taxis et des véhicules de remise.

*En deuxième lieu*, le projet de loi du pays permet la diversification de l'offre de transports terrestres, en autorisant la satisfaction de nouvelles demandes des consommateurs, le développement du secteur et la stimulation de la concurrence. Ainsi, l'Autorité polynésienne de la concurrence soutient-elle la création des licences « multi-transports », ainsi que la pratique de la maraude et la réservation préalable pour les taxis.

L'Autorité polynésienne de la concurrence recommande toutefois de mettre en place un outil statistique pour affiner le zonage de la licence « multi-transports ».

Elle recommande aussi d'accompagner l'ouverture du marché de la réservation préalable en créant un répertoire public exhaustif des taxis disponibles à la réservation, fiable et accessible aux consommateurs.

*En troisième lieu*, le projet de loi du pays contribue à la transparence et à l'objectivité dans le secteur par la mise en place obligatoire de compteurs horokilométriques dans les taxis et par l'affichage obligatoire des tarifs réglementés dans les véhicules.

Pour toutefois garantir davantage de transparence et d'objectivité, l'Autorité polynésienne de la concurrence recommande de rendre obligatoire les compteurs horokilométriques le plus tôt possible et en tout état de cause bien en amont du 1er janvier 2021, de mettre en place un observatoire s'appuyant sur un outil statistique suivant notamment l'activité des taxis et des transporteurs touristiques. Elle

recommande aussi la publication systématique et régulièrement actualisée des tarifs réglementés par les autorités compétentes, en insistant sur le caractère maximal des niveaux affichés.

**Cependant, le projet de loi du pays comprend encore quelques dispositions qui vont à l'encontre du bon fonctionnement des marchés, de l'efficacité économique et du développement de la concurrence.**

*En premier lieu*, l'Autorité polynésienne de la concurrence recommande fermement la suppression de la mention rendant possible un refus d'autorisation d'exercer sur le fondement d'une adéquation de l'offre à la demande prévue à l'article LP 8, qui institue un quota ou un numerus clausus. Or, d'un point de vue concurrentiel, la limitation de l'offre sur un marché est néfaste, dans la mesure où elle contribue à la création d'une rente de situation pour les opérateurs en place, elle-même à l'origine d'une pression à la hausse des tarifs et d'une dégradation de la qualité de service. Elle exclut l'entrée sur le marché de nouveaux acteurs (et pénalise l'emploi de travailleurs qualifiés), entrave l'accès des consommateurs à des services de transport et freine le développement du secteur.

*En deuxième lieu*, l'Autorité recommande pour supprimer une barrière à l'entrée de ne plus conditionner l'autorisation d'exercer la profession d'entrepreneur de taxis à l'obtention d'une autorisation de stationnement dès lors que les taxis peuvent exercer sur des segments de marché qui ne nécessitent pas de stationnement sur des places réservées. Cela est d'autant plus nécessaire que l'attribution des autorisations de stationnement n'est pas encadrée par un texte définissant une procédure et des critères objectifs, transparents et non discriminatoires.

*En troisième lieu*, l'Autorité recommande la suppression des dispositions instaurant une réglementation par les prix de la profession d'entrepreneur de véhicule de remise, dans la mesure où elle ne se justifie pas et, où l'instauration d'un tarif minimal ne se révèle que très exceptionnellement une mesure favorisant l'efficacité économique.

**Enfin, pour renforcer le projet de loi du pays au regard des principes de la concurrence et de l'efficacité économique, l'Autorité recommande :**

- d'évaluer les conséquences de l'absence d'encadrement des tarifs de certaines prestations que délivreront les transporteurs « multi-transport » sur le bien-être des consommateurs et l'efficacité économique, dans la mesure où cet encadrement pourrait être justifié,
- d'enrichir le projet de loi du pays d'une disposition relative à la tarification forfaitaire de la course d'approche sur le segment de la réservation préalable,
- de procéder au paramétrage des compteurs horokilométriques en s'appuyant dans un premier temps sur une batterie de tests basés sur des simulations de courses et ensuite sur les données et informations recueillies par l'observatoire dont la mise en place est recommandée,
- de subordonner le maintien de la licence à la fourniture par leur détenteur des informations statistiques dont les pouvoirs publics ont besoin pour disposer d'une meilleure connaissance du secteur,
- d'autoriser deux entrepreneurs indépendants à exercer avec un seul et même véhicule, ce qui diminuerait le coût d'entrée sur le marché et optimiserait l'investissement.

**La conclusion du présent avis comporte un exposé détaillé des recommandations qui sont en outre rassemblées dans un tableau de synthèse.**

N'ayant pas été destinataire des projets d'arrêtés d'application du projet de loi du pays, qui peuvent comporter des dispositions restrictives de concurrence, l'Autorité polynésienne de la concurrence rappelle qu'elle peut être consultée, sur le fondement de l'article LP 620-1 III du code de la concurrence sur des principes de tarification ainsi que sur la détermination de niveaux de tarifs réglementés.

## **INTRODUCTION**

1. Par courrier en date du 18 mai 2017, arrivé et enregistré à l'Autorité polynésienne de la concurrence le 19 mai 2017, le Président de la Polynésie française a, sur le fondement de l'article LP 620-2 du code de la concurrence, saisi l'Autorité polynésienne de la concurrence pour avis sur le projet de loi du pays portant réglementation de l'activité de transport routier particulier avec chauffeur, au moyen de véhicules de moins de dix places assises.
2. L'article LP 620-2 du code de la concurrence prévoit que l'Autorité polynésienne de la concurrence est obligatoirement consultée par le Président de la Polynésie française sur tout projet de loi du pays ou tout projet de délibération (...) qui institue un régime nouveau ayant pour effet : 1° de soumettre l'exercice d'une profession ou l'accès à un marché à des restrictions, 2° d'établir des droits exclusifs dans certaines zones ou secteurs d'activité, 3° d'imposer des pratiques uniformes en matière de prix ou des conditions de vente. Cet article prévoit en outre que l'Autorité doit se prononcer dans un délai d'un mois à compter de la saisine, ce qui, au cas d'espèce, porte au 19 juin 2017 la date à laquelle elle doit rendre son avis.
3. Le projet de loi du pays portant réglementation de l'activité de transport routier particulier avec chauffeur au moyen de véhicules de moins de dix places assises soumis à l'examen de l'Autorité polynésienne de la concurrence intègre l'ensemble des dispositions relatives à l'exercice des professions d'exploitant de taxi et de véhicule de remise régies actuellement par deux délibérations, la délibération n° 2008-5 APF du 10 avril 2008 et la délibération n° 2008-4 APF du 10 avril 2008 susvisées, en un seul texte.
4. Dans son courrier, le Président de la Polynésie française porte à l'attention de l'Autorité trois mesures portées par le projet de loi du pays. La première est l'institution d'une nouvelle profession réglementée dans les îles des archipels éloignés (Marquises, Tuamotu-Gambier et Australes), appelée « licence multi-transports », devant permettre l'exercice de l'activité d'entrepreneur de taxi, de véhicule touristique et de véhicule de service particularisé avec un seul et même véhicule. La deuxième est le réaménagement de l'accès aux professions existantes en imposant l'attestation de qualification professionnelle pour les conducteurs dont les conditions d'organisation sont simplifiées et permettent une mise en œuvre plus régulière des examens. La troisième supprime, dans le cadre de la simplification des procédures administratives et dans un souci d'homogénéisation avec les autres professions réglementées, le comité consultatif imposé par le cadre réglementaire applicable à l'activité d'entrepreneur de taxi dont l'avis devait être recueilli par le ministre chargé des transports terrestres avant l'attribution de toutes nouvelles autorisations et licences.
5. Cependant, l'Autorité constate que de nombreuses dispositions du projet de loi du pays seront précisées dans des arrêtés pris en conseil des ministres dont les projets ne lui ont pas été communiqués. Si les dispositions de ces arrêtés introduisent des restrictions de concurrence, l'Autorité devrait de nouveau être saisie pour avis afin de remplir pleinement son rôle d'examen de la conformité de ces dispositions au développement de la concurrence en Polynésie française.

## **I. LE SECTEUR DES TAXIS ET DES VEHICULES DE REMISE EN POLYNESIE FRANÇAISE**

6. En Polynésie française, les activités de transport routier avec chauffeurs sont actuellement régies par quatre délibérations : i) la délibération n° 2000-12 APF du 13 janvier 2000 modifiée relative à la modernisation et au développement des transports routiers en Polynésie française, qui régleme les services publics réguliers de transport de personnes, les services touristiques de transport de personnes, les services privés de transport de personnes, les services scolaires et les services de transport de marchandises, ii) la délibération n° 2008-6 APF du 10 avril 2008 portant réglementation de l'activité d'entrepreneur de véhicule de service particularisé ainsi que les deux délibérations citées en introduction, iii) la délibération n° 2008-4 APF du 10 avril 2008 portant réglementation de l'activité d'entrepreneur de véhicule de remise et iv) la délibération n° 2008-5 APF du 10 avril 2008 portant réglementation de l'activité d'entrepreneur de taxi.
7. Parmi l'ensemble de ces activités de transport, quatre sont soumises à un régime d'autorisation administrative : l'activité de transport touristique, qui consiste principalement au transport de visiteurs<sup>1</sup>, notamment des touristes et excursionnistes, l'activité de taxi, l'activité de véhicule de remise et l'activité de véhicule de service particularisé, qui consiste en du transport de marchandises. Pour chacune de ces activités, un entrepreneur doit obtenir auprès des services du ministère des transports terrestres une autorisation à laquelle est attachée, pour chaque véhicule qui sera exploité, une licence.
8. En outre, les deux activités concernées par le projet de loi du pays soumis à examen, celles d'entrepreneur de taxi et d'entrepreneur de véhicule de remise, sont soumises à une réglementation par les prix.

### **A. LE CADRE LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE EN VIGUEUR**

9. Les principales dispositions des deux délibérations de 2008 précitées concernant les activités d'entrepreneur de taxi et de véhicule de remise, et notamment celles relatives aux conditions d'accès et d'exercice de la profession et à la tarification, sont exposées ci-dessous.

#### **1. L'ACTIVITE D'ENTREPRENEUR DE TAXI (DELIBERATION N° 2008-5 APF)**

10. **Définition.** Le taxi est un véhicule avec chauffeur mis à la disposition du public, pour effectuer à la demande de ce dernier et à titre onéreux, le transport particulier de personnes et de leurs bagages. Le taxi peut comporter huit places passagers maximum non compris le chauffeur, et doit être de genre voiture particulière, de carrosserie conduite intérieure ou break, de trois portes minimum non compris le hayon arrière (article 2).
11. **Conditions d'accès à la profession.** L'exercice de la profession d'entrepreneur de taxi est ouvert à toute personne physique ou morale ayant son siège social en Polynésie française (article 1) et est subordonné à l'obtention d'une autorisation délivrée par le ministre chargé des transports terrestres (article 6).

---

<sup>1</sup> Régie par la délibération n° 2000-12 APF du 13 janvier 2000 modifiée relative à la modernisation et au développement des transports routiers en Polynésie française.

12. La demande d'autorisation est une demande écrite au service chargé des transports terrestres, qui instruit le dossier et requiert obligatoirement l'avis du service chargé du tourisme<sup>2</sup> (article 24) et du comité consultatif pour les Îles du Vent (voir le paragraphe 24 ci-dessous). Le demandeur ne doit pas avoir fait l'objet d'une condamnation définitive entraînant une interdiction d'exercer une profession commerciale ou industrielle ou relative aux règles applicables en matière de droit du travail, et ne doit pas avoir commis certains délits relatifs au code de la route de la Polynésie française ou au code pénal. La demande d'autorisation doit en outre comprendre une autorisation de stationnement (voir le paragraphe 17 ci-dessous).
13. L'autorisation d'exercer l'activité d'entrepreneur de taxi est délivrée à titre personnel (ou dans le cadre d'une personne morale), pour une île déterminée sans condition de durée et sous réserve d'un exercice continu de l'activité (hors les cas prévus de suspension, la licence est retirée au bout de six mois de cessation d'activité – article 8). Cette autorisation détermine le nombre de licences de taxi qui peuvent être exploitées, lesquelles sont délivrées par le ministre en charge des transports terrestres pour chaque véhicule présenté à l'exploitation, après avis du comité consultatif (article 17) aux Îles du Vent (voir le paragraphe 24 ci-dessous). Le (ou les) véhicules mis en exploitation doi(ven)t appartenir en propre au titulaire de la (ou des) licences qui lui a (ont) été attribuée(s).
14. Bien que personnelles, les autorisations et licences peuvent être transférées à toute personne, dès lors que le titulaire a exercé son activité pendant cinq années de manière effective ; cette autorisation de transfert doit être sollicitée auprès du ministre en charge des transports terrestres (article 9) aux Îles du Vent (voir le paragraphe 24 ci-dessous).
15. **Conditions d'exercice.** Le véhicule de taxi est obligatoirement conduit par un chauffeur titulaire du certificat de capacité à la conduite des taxis, délivré par le ministre chargé des transports terrestres (article 5) pour une île déterminée au terme d'un examen dont les conditions d'inscription et la procédure d'obtention sont prévues par la délibération (articles 19 à 22). Le titulaire d'une autorisation d'exercer la profession d'entrepreneur de taxi dispose d'un délai maximal de six mois pour mettre en service le nombre total de licences prévu par son autorisation, sous peine de se voir retirer les licences non exploitées (article 8). Pour la mise en exploitation des licences obtenues, le titulaire d'une autorisation doit présenter au service des transports terrestres (pour les Îles du Vent - voir le paragraphe 24 ci-dessous) un véhicule qui remplit les conditions d'exploitation du véhicule (article 25).
16. **Conditions d'exploitation du véhicule.** Le véhicule professionnel doit être un véhicule de moins de dix ans d'âge et sa durée d'exploitation ne peut excéder dix ans à partir de la date de sa première mise en circulation. Une prorogation peut être obtenue sur demande auprès du service chargé des transports terrestres ; en tout état de cause, la durée d'exploitation du véhicule ne pourra excéder quinze ans (article 11).
17. **Autorisation de stationnement.** Les taxis doivent être titulaires d'une autorisation de stationnement sur la voie publique, sur les emplacements qui leur sont réservés, en attente de la clientèle. Ces autorisations sont délivrées par le maire de la commune concernée, dans l'exercice de son pouvoir de police, par le Président de la Polynésie française à l'intérieur du domaine public territorial, par l'autorité compétente sur le domaine public concédé ou par le propriétaire du domaine privé accueillant du public. Les taxis occupent les places libres selon leur ordre d'arrivée, avancent au fur et à mesure des départs et prennent en charge les clients au niveau de la tête de station (article 12).

---

<sup>2</sup> Le ministre chargé des transports terrestres n'est cependant pas lié par l'avis du service chargé du tourisme.

18. **Interdictions générales.** A l'occasion de l'exécution de la prestation de service, il est notamment interdit aux conducteurs de taxi de prendre un nombre de personnes supérieur à celui autorisé par la réglementation, de stationner, en attente de clientèle, en dehors des emplacements réservés et de refuser la prise en charge des clients pendant l'exécution de leur service alors qu'ils sont libres (article 14).
19. **Tarification.** Les taxis doivent pratiquer une tarification à la course ; il leur est interdit de pratiquer une tarification à la place. Elle est fixée, sur proposition du ministre chargé des transports terrestres, par arrêté en conseil des ministres (article 4).
20. Un seul arrêté a été pris en application de ces dispositions relatives à la tarification, l'arrêté n° 871 CM du 13 juillet 2012 modifié fixant les tarifs maximaux des transports par taxis pour les îles de Tahiti et Moorea :

Prise en charge	1 000 F CFP	
Km de course :		
Tarif de jour	130 F CFP	S'applique aux courses effectuées entre 6 heures et 20 heures.
Tarif de nuit	230 F CFP	S'applique aux courses effectuées entre 20 heures et 6 heures.
Majoration "Hauteur"	500 F CFP	S'applique aux courses à destination d'un lotissement ou d'un quartier situé sur les hauteurs. Le passager doit être clairement informé de cette majoration avant l'embarquement.
Heure d'attente	2 500 F CFP	S'entend de tout temps d'attente supérieur à 30 mn, après arrêt du véhicule à la demande du client.
Demi-heure d'attente	1 250 F CFP	S'entend de tout temps d'attente supérieur à 15 mn, après arrêt du véhicule à la demande du client.
Quart d'heure d'attente	625 F CFP	S'entend de tout temps d'attente inférieur à 15 mn, après arrêt du véhicule à la demande du client.

21. Peuvent être perçus en sus auprès des clients un supplément de 100 F CFP par unité chargée pour des bagages de plus de 5 kg déposés dans le coffre et pour des animaux et un supplément forfaitaire de 500 F CFP pour le transport d'encombrant (glacière, cantine, surf, vélo...).
22. **Comité consultatif** (article 17). Le comité consultatif est chargé de formuler, sur demande du ministre en charge des transports terrestres, des avis sur les questions d'organisation et de fonctionnement relatives à la profession d'entrepreneur de taxi ; il est également consulté sur les demandes de délivrance des autorisations et des licences de taxi et sur les problèmes relatifs à la politique du transport de personnes et de marchandises dans le ressort de sa compétence.
23. Le comité, présidé par le ministre en charge des transports terrestres, est composé en nombre égal de représentants de l'administration et des catégories professionnelles concernées, ces représentants siégeant avec voix délibératives. Il comprend également un représentant de la commission en charge des transports de l'assemblée de la Polynésie française, deux représentants des consommateurs des Îles du Vent, et éventuellement des personnalités compétentes dans le domaine du transport public de personnes, l'ensemble de ces membres disposant de voix consultatives. La composition du comité est précisée par un arrêté en conseil des ministres<sup>3</sup>. Les avis du comité consultatif sont rendus en séance plénière, pris à la majorité des membres et, en cas de partage, la voix du président du comité consultatif est prépondérante.

<sup>3</sup> Arrêté n° 284 CM du 18 février 2014 portant composition du comité consultatif de la profession d'entrepreneur de taxi.



24. **Déconcentration administrative.** En dehors des Îles du Vent, les Tavana Hau exercent les missions dévolues au ministre en charge des transports terrestres (article 34), et notamment celle relative à l'attribution et au transfert des autorisations et des licences. En revanche, ils ne sont impliqués ni dans la procédure d'attribution des certificats de capacité professionnelle ni dans la détermination des tarifs réglementés.
25. **Procédure disciplinaire et commission de discipline** (articles 18 et 26 à 28). En cas d'infraction à la délibération (listées à l'article 27), est prévue une procédure disciplinaire à l'initiative du président de la commission de discipline, pouvant conduire au prononcé de sanctions (article 28).

## **2. L'ACTIVITE D'ENTREPRENEUR DE VEHICULE DE REMISE (DELIBERATION N° 2008-4 APF)**

26. **Définition.** Les véhicules de remise sont des véhicules de luxe (de 9 places au plus, chauffeur compris) loués avec un chauffeur, à titre onéreux, pour assurer le transport de passagers et de leurs bagages. Ils offrent aux passagers les conditions de confort, les aménagements intérieurs et la puissance (de 12 chevaux fiscaux au moins) réclamée pour le transport des hautes personnalités et la clientèle internationale de haut de gamme (article 2).
27. **Conditions d'accès à la profession.** L'exercice de la profession d'entrepreneur de véhicule de remise est ouvert à toute personne physique ou morale ayant son siège social en Polynésie française (article 1) et est subordonné à l'obtention d'une autorisation délivrée par le ministre en charge des transports terrestres (article 8).
28. La demande d'autorisation est une demande écrite au service chargé des transports terrestres, qui instruit le dossier et requiert obligatoirement l'avis du service chargé du tourisme (article 23)<sup>4</sup> aux Îles du Vent (voir le paragraphe 38 ci-dessous). Le demandeur ne doit pas avoir fait l'objet d'une condamnation définitive entraînant une interdiction d'exercer une profession commerciale ou industrielle ou relative aux règles applicables en matière de droit du travail, ni ne doit pas avoir commis un certain nombre de délits relatifs au code de la route de la Polynésie française ou au code pénal (les conditions d'honorabilité). Il doit en outre satisfaire des conditions de capacité financière (soit disposer d'un capital et de réserves d'une valeur au moins égale à 500 000 F CFP par véhicule présenté dans la demande d'autorisation ; soit disposer d'une garantie bancaire ou de tout autre moyen de garantie pour une valeur équivalente – article 10).
29. L'autorisation d'exercer la profession d'entrepreneur de véhicule de remise est délivrée pour une île déterminée sans condition de durée, sous réserve d'un exercice continu de la profession (hors les cas prévus de suspension, la licence est retirée au bout de six mois de cessation d'activité – article 11). Cette autorisation détermine le nombre de licences de véhicules de remise qui peuvent être exploitées. Chaque licence est accordée pour l'exploitation du véhicule proposé dans la demande d'autorisation et est délivrée par le ministre chargé des transports terrestres aux Îles du Vent (voir le paragraphe 38 ci-dessous). Elle exclut l'utilisation du véhicule pour toute autre activité de transport onéreux de passagers (article 11). Le ou les véhicules mis en exploitation doivent appartenir en propre au titulaire de la ou des licences qui lui a (ont) été attribuée(s).

---

<sup>4</sup> Le ministre chargé des transports terrestres n'est pas lié par l'avis du service chargé du tourisme. Contrairement à la réglementation en vigueur pour les taxis, l'avis du comité consultatif n'est pas requis.

30. Les autorisations et licences sont personnelles mais une autorisation de transfert peut être permise en faveur de toute personne, dès lors que le titulaire a exercé son activité pendant cinq années de manière effective ; cette autorisation de transfert doit être sollicitée auprès du ministre en charge des transports terrestres (article 12) aux Îles du Vent (voir le paragraphe 38 ci-dessous).
31. **Conditions d'exercice.** Le chauffeur de véhicule de remise est obligatoirement conduit par un chauffeur titulaire du certificat de capacité à la conduite des véhicules de remise, délivré par le ministre chargé des transports terrestres (article 7) pour une île déterminée au terme d'un examen dont les conditions d'inscription et la procédure d'obtention sont prévues par la délibération (articles 18 à 21). Pour la mise en exploitation des licences obtenues, le titulaire d'une autorisation doit présenter au service des transports terrestres (pour les Îles du Vent - voir le paragraphe 38 ci-dessous), qui instruit le dossier, un véhicule conforme à celui pour lequel la licence a été accordée (article 24). Le titulaire dispose d'un délai maximal de huit mois pour mettre en service le nombre total de licences prévu par son autorisation, sous peine de se voir retirer les licences non exploitées (article 11).
32. **Conditions d'exploitation du véhicule.** Les conditions relatives au véhicule, et notamment les équipements caractéristiques de la prestation offerte, sont définis par arrêté en conseil des ministres<sup>5</sup>. Le véhicule doit être de type récent et ne doit pas, lors du dépôt d'une demande d'autorisation, avoir été mis en circulation pour la première fois depuis plus d'un an. La durée maximale d'exploitation des véhicules de remise a été fixée par arrêté en conseil des ministres (article 3) à dix ans<sup>6</sup>.
33. **Interdictions générales.** Les véhicules de remise ne peuvent ni stationner sur la voie publique, dans l'attente de la clientèle, s'ils n'ont pas fait l'objet d'une location préalable, ni être loués à la place, ni circuler en quête de clients (article 15).
34. **Location des véhicules de remise.** Toute location de véhicule de remise doit se faire au siège de l'entreprise propriétaire du ou des véhicules. Elle donne lieu à l'inscription sur un registre chronologique et/ou sur un carnet de bord à souches numérotées et/ou sur un programme journalier de réservation. Doivent y figurer le nom du client, la date et l'heure de la commande, le transport à effectuer et dans le cas d'un encaissement direct, le prix de la prestation (article 5).
35. **Tarification.** Le seuil minimal de la tarification applicable, fixé par arrêté en conseil des ministres, s'élève à 8 000 F CFP, toutes taxes comprises<sup>7</sup>. Au-delà de ce seuil minimal, les conditions tarifaires des prestations assurées par les véhicules de remise sont librement fixées à l'avance entre les parties. Ces tarifs doivent faire l'objet d'un dépôt au service chargé des affaires économiques et au service chargé des transports terrestres.
36. **Comité consultatif** (article 16). Le comité consultatif est chargé de formuler, sur demande du ministre en charge des transports terrestres, des avis sur les questions d'organisation et de fonctionnement relatives à la profession d'entrepreneur de véhicules de remise ; il est consulté

---

<sup>5</sup> Arrêté n° 554 CM du 6 juin 2008 pris en application de l'article 4 de la délibération n° 2008-4 APF du 10 avril 2008 portant fixation de la forme et de l'emplacement des signes distinctifs des véhicules de remise.

<sup>6</sup> Arrêté n° 555 CM du 6 juin 2008 pris en application de l'article 3 de la délibération n° 2008-4 APF du 10 avril 2008 portant fixation de la durée d'exploitation et de la liste des équipements des véhicules de remise.

<sup>7</sup> Arrêté n° 556 CM du 6 juin 2008 pris en application de l'article 6 de la délibération n° 2008-4 APF du 10 avril 2008 portant fixation du seuil minimal de la tarification applicable aux prestations assurées par les véhicules de remise.

sur les problèmes relatifs à la politique du transport de personnes dans le ressort de sa compétence.

37. Le comité, présidé par le ministre en charge des transports terrestres, est composé en nombre égal de représentants de l'administration et d'organisations professionnelles d'entrepreneurs de véhicules de remise, ces représentants siégeant avec voies délibératives. Il comprend également un représentant de la commission en charge des transports de l'assemblée de la Polynésie française, deux représentants des consommateurs des Îles du Vent, et éventuellement des personnalités compétentes dans le domaine du transport public de personnes, l'ensemble de ces membres disposant de voix consultatives. La composition du comité est précisée par un arrêté en conseil des ministres. Les avis du comité consultatif sont rendus en séance plénière, pris à la majorité des membres et, en cas de partage, la voix du président du comité consultatif est prépondérante.
38. **Déconcentration administrative.** En dehors des Îles du Vent, les Tavana Hau exercent les missions dévolues au ministre en charge des transports terrestres (article 32), et notamment celle relative à l'attribution et au transfert des autorisations et des licences. En revanche, ils ne sont impliqués ni dans la procédure d'attribution des certificats de capacité professionnelle ni dans la détermination des tarifs réglementés.
39. **Procédure disciplinaire et commission de discipline** (articles 17 et 25 à 27). En cas d'infraction à la délibération (listées à l'article 27), est prévue une procédure disciplinaire à l'initiative du président de la commission de discipline, pouvant conduire au prononcé de sanctions (article 28).

## **B. LES DONNEES DISPONIBLES SUR LE SECTEUR**

40. A titre liminaire, il convient de constater la forte lacune de données et d'informations relatives au secteur des transports terrestres de personnes dans son ensemble et au secteur des taxis et des véhicules de remise en particulier.

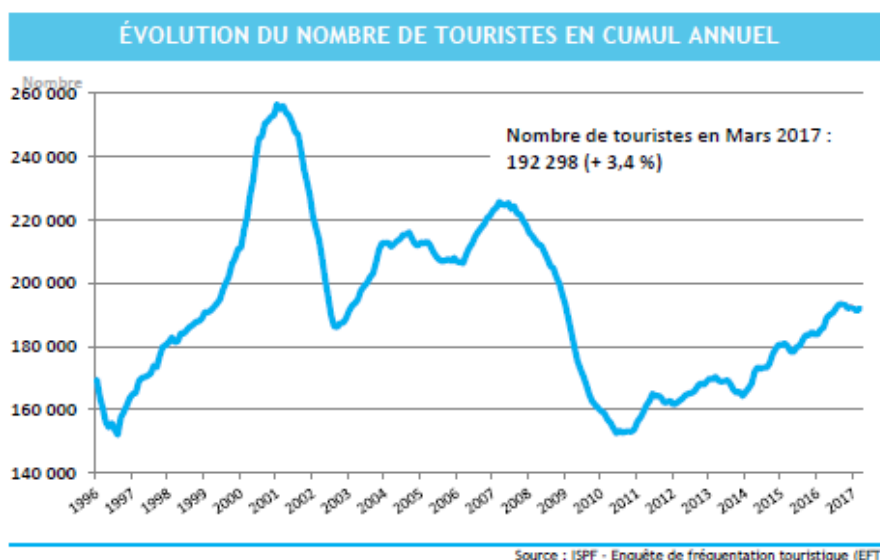
### **1. LA CLIENTELE DES TAXIS ET DES VEHICULES DE REMISE EST ESSENTIELLEMENT TOURISTIQUE**

41. Selon la Coordination des syndicats de taxis de Tahiti et de Moorea (CSTTM), la clientèle des taxis se compose, en Polynésie française, à 75 % de touristes. Les 25 % restants seraient de profils variés, dont font partie la population locale et certains professionnels. Les données de dépenses des ménages de l'Institut de la statistique de Polynésie française (ISPF) font apparaître que, en 2015, seul 1 % des ménages de Polynésie française déclare avoir eu recours à un taxi<sup>8</sup>, pour une dépense de 5 000 F CPF environ par ménage répondant. Parmi ces ménages, 70 % d'entre eux ne résident pas dans les Îles du Vent.
42. La demande en prestations de taxis ou véhicules de remise exprimée par les touristes n'est pas quantifiée, mais deux constats peuvent être faits. D'une part, la fréquentation touristique de la Polynésie française, bien que largement en deçà des niveaux atteints au début des années 2000, est, selon les données de l'ISPF, en croissance régulière depuis 2010. En toute logique, cette croissance devrait se répercuter sur la demande de taxis et de véhicules de remise. D'autre part,

---

<sup>8</sup> A titre de comparaison, le truck a fait l'objet d'une dépense pour 5 % des ménages.

il ressort de l’instruction qu’il existe ponctuellement (en moyenne une fois par mois sur l’année) une demande touristique pour des prestations de taxis et véhicules de remise non satisfaite lorsqu’un paquebot de croisière accoste au port de Papeete, déversant entre quatre cents (Paul Gauguin) et trois mille touristes (Emerald Princess).



## **2. L’OFFRE DE TAXIS EST STABLE DEPUIS 2011, EN PARTICULIER A TAHITI ET MOOREA**

43. En mai 2017, la répartition des autorisations d’exercer et des licences par île de Polynésie française et par activité de transport de personnes était la suivante :

		Activités de transports terrestres de personnes en Polynésie française							
		Taxis		Transp. Touris.		VR		VSP	
Archipels	Iles	Auto.	Lic.	Auto.	Lic.	Auto.	Lic.	Auto.	Lic.
IDV	Tahiti	117	126	41	110	10	12	2	2
	Moorea	25	25	48	108	1	1	0	0
ISLV	Huahine	5	6	9	23	0	0	0	0
	Raiatea	12	13	9	15	0	0	0	0
	Tahaa	0	0	13	21	0	0	0	0
	Bora Bora	22	25	21	66	1	1	1	1
	Maupiti	0	0	1	1	0	0	0	0
Australes	Raivavae	0	0	1	1	0	0	0	0
	Rurutu	0	0	2	2	0	0	0	0
	Tubuai	2	3	0	0	0	0	0	0
Marquises	Nuku Hiva	29	36	38	46	0	0	23	28
	Hiva Oa	4	6	16	22	0	0	7	7
	Ua Pou	10	11	1	1	0	0	21	21
	Tahuata	0	0	1	1	0	0	0	0
	Fatu Hiva	2	2	1	1	0	0	4	4
	Ua Huka	1	1	1	1	0	0	13	13
Tuamotu	Rangiroa	5	5	7	10	0	0	0	0
	Mataiva	0	0	2	2	0	0	0	0
	Fakarava	0	0	4	5	0	0	0	0
	Tikehau	0	0	2	2	0	0	0	0
<b>Total</b>		<b>234</b>	<b>259</b>	<b>218</b>	<b>438</b>	<b>12</b>	<b>14</b>	<b>71</b>	<b>76</b>

Source : DTT – chiffres au 23 mai 2017

44. Ainsi, relativement au nombre de taxis, les véhicules de remise sont très peu nombreux. Les acteurs du secteur établissent clairement une distinction entre les deux activités, les véhicules de remise apparaissant comme les acteurs d'une niche de marché, ne faisant pas directement concurrence aux taxis.
45. Depuis la mise en place du cadre réglementaire actuel, en 2008, le nombre de nouvelles autorisations et de licences attribuées en Polynésie française pour exercer la profession d'entrepreneur de taxi se répartit comme suit :

Archipels	Iles	2008		2009		2010		2011		2012		2013		2014		2015		2016	
		Aut.	Lic.	Aut.	Lic.	Aut.	Lic.	Aut.	Lic.	Aut.	Lic.	Aut.	Lic.	Aut.	Lic.	Aut.	Lic.	Aut.	Lic.
IDV	Tahiti					31	31	24	24										
	Moorea					2	2	14	14										
ISLV	Bora Bora			1	1					3	3							2	2
	Raiatea	1	1					2	2							2	2		
	Huahine												2	2				3	3
TUAMOTU	Rangiroa			1	1					3	3							1	1
AUSTRALES	Tubuai									1	2							1	1
MARQUISES	Nuku-Hiva	2	2			3	5	1	2			1	1	1	1			2	3
	Ua Pou					4	4	1	2										
<b>TOTAL</b>		<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>40</b>	<b>42</b>	<b>42</b>	<b>44</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>9</b>	<b>10</b>

Source : DTT

46. Ainsi, de 2008 à 2016, 109 autorisations ont été délivrées sur l'ensemble de la Polynésie française dont 71 dans les Îles du Vent, 16 dans les Îles Sous-le-Vent, 5 aux Tuamotu-Gambier, 2 aux Australes et 15 aux Marquises. A celles-ci correspond l'attribution de 115 licences dont 71 dans les Îles du Vent, 16 dans les Îles Sous-le-Vent, 5 aux Tuamotu-Gambier, 3 aux Australes et 20 aux Marquises. On constate cependant une forte diminution des attributions de nouvelles autorisations et licences depuis 2012, date à partir de laquelle plus aucune autorisation d'exercer la profession de taxi n'a été délivrée à Tahiti et Moorea.
47. Le cadre réglementaire en vigueur n'autorise l'offre de prestations de taxis que sur le segment des stations de taxis. A ce jour, le nombre d'autorisations de stationnement serait, pour Tahiti, le suivant :

Entité	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ADT		35			53			57 (pour 25 places de stationnement)	
Mairie de PPT								84 (pour 36 places réservées)	
Hôtels					3				
Pensions					3				
Agence de voyage					1				
Commerce					1				

Sources : DTT, Mairie de Papeete

48. On constate ainsi que depuis 2013, le nombre d'autorisations de stationnement délivrées à Tahiti est stable. La Mairie de Papeete indique ne pas avoir attribué de nouvelle autorisation de stationnement à un entrepreneur de taxi depuis 2014.
49. On constate également qu'en dehors de Papeete, aucune ville ne s'est dotée de station de taxis. On peut aussi noter que les titulaires de licences peuvent avoir plusieurs autorisations de stationnement.

## C. LES PRINCIPALES NOUVELLES DISPOSITIONS DU PROJET DE LOI DU PAYS

50. L'exposé des motifs joint à la saisine de l'Autorité polynésienne de la concurrence souligne le caractère incomplet des définitions des professions d'entrepreneur de taxi et de véhicule de remise prévues par le cadre réglementaire en vigueur au vu des différentes activités de transport qui se sont développées en Polynésie française et de l'apparition de nouvelles pratiques devenues courantes comme la réservation préalable de taxis ou la maraude. Le projet de loi du pays a ainsi vocation, en tout premier lieu, à répondre à un souci de clarification et de simplification en regroupant la réglementation applicable à ces activités au sein d'un même texte.
51. Le projet de loi du pays reprend et réaménage ainsi un certain nombre de dispositions des deux délibérations de 2008, dont les suivantes : la définition du véhicule de remise ne pose plus de condition d'âge, mais requiert que le véhicule présente les caractéristiques d'un véhicule de « grand luxe » (article LP 5), l'homogénéisation du délai maximal de mise en exploitation d'une licence à six mois pour l'ensemble des activités (article LP 12), la limitation de la possibilité de transfert des autorisations et des licences aux seuls membres de la famille (article LP 15), la délivrance d'une carte professionnelle est conditionnée non plus à l'obtention du certificat de capacité professionnelle mais à l'attribution d'une licence (article LP 22), le durcissement et l'homogénéisation des règles de discipline et l'insertion d'une sanction pénale pour exercice illégal de la profession (article LP 38).
52. En outre, le projet de loi du pays introduit de nouvelles dispositions. La plus novatrice est la création, en réponse à la demande constante des archipels éloignés (Marquises, Tuamotu-Gambier, Australes) qui présentent des spécificités géographiques, économiques et sociales, d'une licence « multi-transports », dont la finalité est de pouvoir exercer tous types d'activité de transport de passagers avec un seul et unique véhicule de moins de dix places assises. Le projet de loi du pays distingue ainsi les mesures applicables dans les îles de Tahiti, Moorea, Huahine, Raiatea, Tahaa et Bora-Bora des mesures applicables dans les autres îles (articles LP 6, LP 7 et LP 10).
53. S'agissant de la réglementation relative à la profession d'entrepreneur de taxi, le projet de loi du pays introduit trois nouveautés : i) la suppression du comité consultatif composé de représentants de l'administration et de la profession, comité qui devait obligatoirement être consulté dans le cadre d'une demande d'autorisation d'exercer et de licence d'activité de taxi aux Îles du Vent, ii) l'autorisation de la maraude, c'est-à-dire de circuler sur la voie ouverte à la circulation publique en quête de clients, à condition que cette quête s'effectue dans un rayon supérieur à 200 mètres d'une station de taxis, sauf si le client justifie d'une réservation préalable (par l'apposition d'un panneau « taxi réservé ») ou s'il s'agit d'une personne handicapée (article LP 28) et iii) la mise en place du compteur horokilométrique dans les taxis à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021 (article LP 48).
54. Enfin, le projet de loi du pays prévoit des dispositions nouvelles et communes aux deux activités de taxis et de véhicules de remise, dont l'introduction du principe de la responsabilité de plein droit du transporteur ou de l'intermédiaire (article LP 18) et le remplacement du certificat de capacité professionnelle par une attestation de qualification professionnelle (article LP 21). Les examens professionnels seront désormais composés de deux épreuves, une première épreuve écrite commune à l'ensemble des professions de transport de personnes soumises à ce texte et une seconde épreuve orale de spécialité. Dans les îles autres que Tahiti et Moorea, l'organisation de ces examens sera déléguée aux Tavana Hau (article LP 45).

## **II. L'ANALYSE CONCURRENTIELLE**

55. Lorsqu'elle est saisie pour avis sur un projet de texte, l'Autorité polynésienne de la concurrence s'attache à évaluer dans quelle mesure les dispositions de ce texte restreignent ou améliorent le fonctionnement concurrentiel du secteur. Comme l'Autorité a déjà eu l'occasion de le rappeler dans l'avis n° 2016-A-03 du 9 décembre 2016 sur le projet de loi du pays réglementant les activités professionnelles liées à la production et à la commercialisation des produits perliers et nacriers en Polynésie française, « *un marché dont le fonctionnement est concurrentiel alloue de manière optimale les ressources disponibles, maximise le bien-être des consommateurs et stimule la compétitivité du secteur concerné, en favorisant l'innovation, la baisse des prix, la diversification de l'offre, et la hausse de la qualité des biens et des services. La concurrence est un facteur d'efficacité productive et allocative* ». Néanmoins, la concurrence ne constitue pas une fin en soi ; elle est un outil au service de cette efficacité économique.
56. Les textes normatifs répondent très fréquemment à des préoccupations d'intérêt général plus larges que la concurrence et dessinent une intervention des pouvoirs publics qui impactent le fonctionnement de l'économie. Le rôle de l'Autorité polynésienne de la concurrence est, dans ces circonstances, d'informer le gouvernement et l'assemblée de la Polynésie française des effets sur la concurrence de l'intervention publique envisagée, et leur recommander le cas échéant, les mesures à prendre pour parvenir à concilier les objectifs d'intérêt général et l'efficacité économique.
57. Le projet de loi du pays soumis à l'Autorité polynésienne de la concurrence réglemente l'accès aux professions d'entrepreneur de taxi et de véhicule de remise et leur exercice, dans la mesure où il les soumet à l'obtention d'autorisations administratives en contrepartie du respect d'un certain nombre de critères et de conditions (définition de l'activité, caractéristiques et conditions d'exploitation des véhicules, conditions de mise en exploitation des licences délivrées, devoirs et obligations des entrepreneurs, attestation de qualification professionnelle). En conséquence de ces réglementations, le projet de loi du pays limite directement et indirectement le nombre d'opérateurs pouvant agir dans le secteur et est ainsi susceptible de restreindre la concurrence.
58. Dès lors, l'Autorité polynésienne de la concurrence s'applique dans le présent avis à déterminer si les limitations directes ou indirectes du nombre d'opérateurs, et de manière générale si chacune des dispositions du projet de loi du pays soumis à son examen, ont un effet sensible sur le marché. Après avoir vérifié que ces évolutions sont justifiées, adaptées et proportionnées à l'atteinte des objectifs d'intérêt général poursuivis par ailleurs, l'Autorité examine, dans le cas contraire, s'il n'existe pas de méthode moins restrictive de concurrence. Le cas échéant, des mesures de substitution à celles qui sont envisagées dans le projet de loi du pays sont proposées.

## A. LES PRINCIPES GENERAUX RELATIFS A LA CONCURRENCE ET A LA REGULATION DU TRANSPORT ROUTIER DE PERSONNES AVEC CHAUFFEUR, ET EN PARTICULIER DES TAXIS

59. Dans un rapport de 2007 intitulé « *Taxi services regulation and competition* »<sup>9</sup>, l'OCDE constate que le marché des taxis est segmenté en trois grandes catégories : les stations de taxis, la « maraude » et la réservation préalable (via des centraux téléphoniques) immédiate ou différée. Dans cette troisième catégorie sont également incluses les prestations de taxis offertes régulièrement via des contrats de long terme. Le rapport souligne que si les taxis ne sont généralement pas inclus dans le groupe de prestataires de services très similaires, les voitures avec chauffeur ou véhicules de remise, cette distinction est essentiellement liée à l'intervention publique.
60. Le rapport de l'OCDE<sup>10</sup> rappelle les principales défaillances du marché des taxis qui justifient une intervention des pouvoirs publics. Sur le segment des stations de taxis, lorsque le consommateur doit obligatoirement prendre le premier taxi disponible – le taxi placé en tête de file, il n'est pas dans la capacité de faire jouer la concurrence. Il est ainsi mis en position de forte incertitude quant à la qualité et au prix des services proposés. Sur le segment de la maraude, le consommateur n'est pas non plus en mesure de comparer les prestations offertes, car il ne connaît pas le délai d'attente avant le passage du prochain taxi, ni le tarif que celui-ci lui proposera. De plus, le consommateur ne peut « mettre de côté » la première offre en attendant que se présente la deuxième. Dans de telles circonstances, les taxis ont la possibilité, même en présence d'un grand nombre de prestataires, d'instaurer une politique tarifaire monopolistique. Sur le marché de la réservation, les consommateurs sont mieux placés et, en ayant accès à l'information sur la tarification et la disponibilité des taxis, peuvent sélectionner leur prestataire de service. Néanmoins, il peut apparaître des préoccupations de concurrence liées à l'existence d'économies de réseau, les réseaux de réservation les plus étendus étant en mesure d'offrir une meilleure qualité de service en réduisant les temps d'attente. En effet, si ces économies de réseau deviennent trop importantes, elles peuvent nuire à l'efficacité de la concurrence.
61. Ces défaillances, fondées principalement sur l'absence de transparence de l'information et les contraintes de choix des consommateurs, sont autant d'arguments en faveur de l'instauration d'une réglementation ; celle-ci doit néanmoins être pensée et adaptée au marché sur lequel elle est mise en place de façon à ce qu'elle garantisse, in fine, une situation concurrentielle efficace.
62. L'intervention des pouvoirs publics dans le secteur des taxis prend trois formes principales, qui peuvent coexister : la réglementation qualitative, la réglementation quantitative et la réglementation par les prix<sup>11</sup>.
63. Dans tous les pays développés, le marché des taxis est soumis à un *contrôle de qualité*. La réglementation de la qualité de service comprend la réglementation relative aux véhicules autorisés, sur la base de divers critères comme la date de mise en circulation, le type de véhicule, les normes d'entretien. Elle comprend également la réglementation relative aux opérateurs et aux chauffeurs, sous la forme notamment de tests d'aptitude, d'impératifs d'uniforme, de

---

<sup>9</sup> DAF/COMP(2007)42 du 8 avril 2015, <http://www.oecd.org/regreform/sectors/41472612.pdf>.

<sup>10</sup> Dont les conclusions ont été reprises par T. Thévenoud, un taxi pour l'avenir des emplois pour la France, rapport à l'Assemblée nationale, avril 2014

<sup>11</sup> Pour une comparaison dans différents pays de l'Union européenne, cf. study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU, commission européenne, septembre 2016



qualifications officielles. Ces encadrements de la qualité de service visent principalement à garantir la sécurité des passagers, mais également à garantir la fourniture d'un service présentant des critères de qualité minimum qui vont au-delà de la seule sécurité. La réglementation qualitative peut également comprendre un encadrement des pratiques de marché, comme l'obligation pour les taxis de prendre en charge un client qui le sollicite ou encore, les règles qui s'appliquent en cas de location des licences, lorsque celle-ci est autorisée. Selon le rapport de l'OCDE précité, si la réglementation qualitative peut avoir un effet négatif sur la concurrence lorsque les normes de qualité sont fixées à des niveaux trop élevés, elle s'avère toutefois nécessaire et, en tout état de cause, l'expérience montre qu'elle ne constitue pas une menace préoccupante en termes d'efficacité et de compétitivité du secteur.

64. La ***réglementation par les prix*** accompagne généralement la mise en œuvre d'une réglementation quantitative, qui consiste à restreindre le nombre de licences octroyées. En effet, lorsque l'accès au secteur est contingenté, le contrôle des prix limite la capacité des acteurs en place à générer des rentes monopolistiques au détriment des consommateurs. La réglementation par les prix revêt dans ce cas un rôle essentiellement distributif. Une réglementation par les prix peut également être mise en œuvre dans le cas d'un marché ouvert (en l'absence de réglementation quantitative), auquel cas elle n'a pas vocation à empêcher les acteurs en place d'exploiter une rente monopolistique, mais à pallier le manque d'information des consommateurs, notamment sur les segments des stations de taxis et de la maraude, en limitant les asymétries informationnelles et en améliorant l'efficacité du marché.
65. Selon le rapport de l'OCDE précité, la ***réglementation quantitative***, en ce qu'elle consiste à ériger des barrières à l'entrée significatives, demeure la seule préoccupation majeure quant à la garantie de l'efficacité économique. En effet, quand bien même il existe un certain nombre de défaillances du marché des taxis qui peuvent requérir une intervention des pouvoirs publics, le recours à la limitation du nombre de taxis représente une entrave abusive à la concurrence et pèse sur le bien-être économique. La restriction de l'offre de taxis conduit à la création de rentes monopolistiques, à l'augmentation des tarifs des prestations, à la dégradation de la qualité de service (par une augmentation des temps d'attente par exemple), à la raréfaction de l'offre. Lorsque les licences de taxis sont négociables, leurs prix sont élevés et orientés à la hausse, ce qui dégrade davantage encore les conditions d'accès au secteur et le degré de concurrence. Par ailleurs, l'expérience montre que la réglementation quantitative, lorsqu'elle est mise en œuvre, ne présente aucune garantie d'amélioration du fonctionnement du marché, et ce pour différentes raisons. Parmi ces raisons figure le fait qu'il n'existe pas de modèle d'évaluation de l'offre optimale de taxis, les déterminants de la demande étant nombreux et nécessitant une somme considérable d'informations que les pouvoirs publics ne sont pas en mesure d'obtenir. Pour pallier ce manque d'information, les pouvoirs publics agissent généralement de manière ad hoc, par exemple en adoptant des critères de décision en matière d'octroi des licences peu objectifs et sujets à interprétation, ce qui laisse place aux activités de lobbying et à des choix qui ne reflètent pas l'équilibre d'un marché ouvert à la concurrence.

## **B. L'ANALYSE DES DISPOSITIONS DU PROJET DE LOI DU PAYS**

### **1. SUR LE CONSTAT INITIAL D'ABSENCE DE DONNEES SUR LE SECTEUR**

66. Bien que présentant un certain nombre de nouveautés, le projet de loi du pays en examen ne s'inscrit pas dans la logique d'une réforme profonde du secteur, mais dans une logique d'adéquation des textes réglementant les activités du transport terrestre de passagers aux

pratiques observées sur le marché (par exemple en légalisant les pratiques de maraude et de réservation préalable de services de taxis), à certaines spécificités de la Polynésie française (notamment les besoins de transport dans les archipels éloignés) mais également à des impératifs juridiques (en faisant notamment relever le régime d'autorisation administrative d'exercer du domaine de la loi du pays).

67. Il ressort cependant de l'instruction que cette refonte des textes a occasionné un lobbying relativement intensif des professionnels du secteur, et notamment de certains entrepreneurs de taxis des îles de Tahiti et Moorea, qui revendiquent explicitement la mise en place d'un numerus clausus, afin de limiter l'offre de taxis sur ces îles. Or, ces revendications ne se fondent sur aucune étude du secteur ou analyse des besoins qui tendraient à les justifier.
68. Dans le cadre de l'instruction du présent avis, l'absence de données et d'informations a été constatée, notamment sur les besoins en transports terrestres de personnes, sur l'articulation entre les différents types de transports à disposition des consommateurs et partant, sur la demande en services de taxis, véhicules de remise ou encore de transports touristiques. Or, l'instruction a révélé que les frontières entre ces différentes activités sont parfois ténues. Si du point de vue de la demande, les prestations de véhicules de remise semblent objectivement relever d'une clientèle différente de celle sollicitant des services de taxis, il n'en est pas de même du point de vue de l'offre, mais aussi de la demande, des services de transports touristiques et de taxis qui se chevaucheraient pour des prestations type « navette » entre aéroports et hôtels ou type « tours de l'île ».
69. Dans ces circonstances, et pour pallier le déficit d'informations, d'études et de données, l'Autorité polynésienne de la concurrence recommande la mise en place d'un outil statistique de suivi des activités de transports terrestres de personnes sur le territoire, publics et privés, et en particulier de l'activité des taxis et des transporteurs touristiques, par le service en charge des transports terrestres en association avec les acteurs concernés (incluant notamment les professionnels des transports, le service du tourisme,...). Cet observatoire des activités de transports terrestres de personnes, assurant la concertation des acteurs du secteur, dont le coût pourrait être modéré pour la collectivité, permettrait notamment d'évaluer l'état de l'offre et de la demande, y compris la demande potentielle non explorée. Pour ces dernières, des enquêtes régulières auprès des ménages et des usagers des transports terrestres pourraient être conduites, de manière à disposer de renseignements les plus complets possibles sur les attentes de la clientèle et sa satisfaction réelle.
70. A cet égard, l'Autorité recommande vivement au service en charge des transports terrestres de se rapprocher du service du tourisme pour collaborer à la mise en place de cet observatoire dans la mesure où la plupart des activités réglementées dans le secteur concerne le transport de touristes.
71. Il est en effet nécessaire que les autorités en charge des transports terrestres acquièrent une meilleure connaissance de ces activités, tant qualitative que quantitative, car il est vain de réglementer un secteur économique sans disposer des moyens techniques permettant de mesurer les effets de cette réglementation.
72. C'est pourquoi, de manière générale, l'Autorité recommande de ne pas envisager de réformes profondes d'un secteur comportant des dispositions restrictives sans disposer d'un tel outil statistique permettant de les justifier.
73. Sous réserve des différents aspects du projet de loi du pays discutés ci-après, celui-ci paraît globalement proportionné.

## **2. SUR L'ACCES AUX PROFESSIONS REGLEMENTEES**

### **a) SUR L'AUTORISATION ADMINISTRATIVE D'EXERCER**

74. Le projet de loi du pays maintient les conditions et la procédure d'accès aux professions d'entrepreneur de taxi et des véhicules de remise (articles LP 8 et LP 9) conduisant à la délivrance d'une autorisation d'exercer ces professions (article LP 10) prévues par le cadre réglementaire en place, et les étend aux opérateurs « multi-transports ».
75. Toutefois, il introduit, à l'article LP 8, la possibilité, pour l'autorité compétente de refuser l'autorisation : « *Cette autorisation pourra être refusée s'il est démontré que les besoins du marché visé par la demande sont satisfaits par les services de transport routier de personnes en activité* ».
76. Ainsi, contrairement au cadre réglementaire en vigueur, qui instaure, par la procédure et les conditions d'accès aux professions d'entrepreneur de taxi et véhicule de remise, une intervention des autorités compétentes purement qualitative, le projet de loi du pays introduit la possibilité pour ces autorités de restreindre quantitativement l'accès au marché pour toutes les professions concernées par le projet de texte.
77. Comme rappelé ci-dessus au titre des principes généraux de la concurrence et de la régulation du secteur, en ce que ces services de transport de passagers sont généralement considérés comme relevant d'un service d'intérêt collectif utilisant la voie publique, la réglementation qualitative (fondée notamment sur la qualité des véhicules en circulation et des conducteurs) est nécessaire pour garantir la sécurité des consommateurs et la fourniture d'un service présentant des critères minimums de qualité. Les autorités ont, dans ce cas, le pouvoir de refuser une autorisation à un nouvel entrant sur le marché si sa demande ne satisfait pas l'ensemble des critères de qualité imposés par la réglementation.
78. En revanche, le pouvoir de refuser une autorisation à un nouvel entrant sur le fondement d'une adéquation démontrée entre l'offre de taxis (et de véhicules de remise ou de véhicules « multi-transports ») et la demande des consommateurs relève d'une réglementation quantitative, et plus explicitement de la détermination d'un quota ou d'un numerus clausus. Or, d'un point de vue concurrentiel, la limitation de l'offre sur un marché est néfaste, dans la mesure où elle contribue à la création d'une rente de situation pour les opérateurs en place, elle-même à l'origine d'une pression à la hausse des tarifs et d'une dégradation de la qualité de service. Elle exclut l'entrée sur le marché de nouveaux acteurs (et pénalise l'emploi de travailleurs qualifiés), entrave l'accès des consommateurs à des services de transport et freine le développement du secteur.
79. En outre, telle que prévue par le projet de loi du pays, la disposition introduisant la possibilité d'une limitation du nombre de véhicules par le refus d'une autorisation ne prévoit pas de critères objectifs, transparents et non discriminatoires conduisant à cette décision. En effet, la mention portant sur la « démonstration » de la satisfaction des besoins par l'offre existante n'est pas suffisamment précise pour garantir la transparence et l'absence de discrimination.
80. Par ailleurs, si elle devait être conduite, une telle démonstration requerrait de déterminer l'offre optimale de taxis, de véhicules de remise et de véhicules « multi-transports » en Polynésie française en général et sur chacune de ses îles. Elle inciterait donc à s'interroger sur l'existence d'un modèle permettant de déterminer cette offre optimale, sur l'existence et la disponibilité des informations nécessaires à sa mise en œuvre, sur la possibilité des autorités compétentes de réunir ces informations et de les traiter. De même, cette démonstration nécessiterait d'évaluer la demande en prestations de taxis (et de véhicules de remise et de véhicules « multi-

transports »). Or, comme cela a déjà été indiqué, l'instruction n'a pu que constater l'absence significative de données sur le secteur des transports routiers de passagers et le manque de moyens de la DTT. La démonstration requise n'aurait ainsi dans les faits pas la possibilité d'être conduite autrement qu'approximativement voire caricaturalement, générant des décisions de refus d'autorisations biaisées. Pour autant, il pourrait être opportun de subordonner le maintien de la licence à la fourniture par leur détenteur des informations statistiques dont les pouvoirs publics ont besoin pour disposer d'une meilleure connaissance du secteur.

81. Au regard de ce qui précède, l'Autorité polynésienne de la concurrence recommande fortement la suppression de la mention prévoyant la possibilité d'un refus d'autorisation d'exercer sur le fondement d'une adéquation de l'offre à la demande prévue à l'article LP 8. Elle prône en effet l'absence de limite quantitative au nombre total d'acteurs qui contribuerait à protéger les acteurs en place. Les règles du marché, ainsi que les autres dispositions du projet de loi du pays proposé, permettent une régulation naturelle de la taille du marché.
82. Ainsi, par exemple, si la durée des autorisations délivrées n'est pas limitée dans le temps, les autorités compétentes sont en mesure de retirer les autorisations et les licences de taxis et véhicules de remise en cas de cessation d'activité pendant une période de six mois (sauf cas de suspensions prévus). Cette mesure permet une régulation naturelle de la taille du marché, d'une part, en contraignant les opérateurs en place à sortir du marché si celui-ci n'est plus rentable pour eux, et d'autre part, à remettre en jeu leurs autorisations de stationnement dans les communes et leurs contrats qui peuvent exister avec les hôtels ou les agences de voyage auprès de nouveaux entrants. De même, le maintien d'une réglementation qualitative forte, par l'intermédiaire notamment de contrôles techniques et de qualité réguliers (article LP 19), permet de garantir que les opérateurs en place assurent un service de qualité dont les critères sont définis par la réglementation. Dès lors que ces critères ne sont plus respectés, les acteurs sont contraints de sortir du marché et de laisser la place à un nouvel entrant prêt à les respecter.
83. En outre, le coût d'entrée sur le marché pourrait être diminué en laissant la possibilité à deux entrepreneurs indépendants d'obtenir l'autorisation d'exercer avec un seul et même véhicule<sup>12</sup>.
84. Enfin, l'Autorité accueille favorablement la suppression de la condition de capacité financière qui était requise dans le cadre d'une demande d'autorisation d'exercer la profession de véhicule de remise, qui constituait une barrière à l'entrée injustifiée étant donné qu'une telle condition n'était pas requise pour accéder à la profession de taxi.

#### **b) SUR LA DELIVRANCE DES AUTORISATIONS DE STATIONNEMENT AUX TAXIS**

85. Le projet de loi du pays maintient l'obligation de fournir, dans le dossier de demande d'autorisation d'exercer la profession de taxi, une autorisation de stationnement sur la voie publique, sur les emplacements qui leur sont explicitement réservés et dans l'attente de la clientèle (article LP 9), autorisation délivrée par le maire de la commune concernée (article LP 4). Cette compétence peut également relever du Président de la Polynésie française (à l'intérieur du domaine public territorial), d'une autorité particulière (sur le domaine public concédé) ou du responsable du domaine privé accueillant du public (par exemple, dans le cas des emplacements réservés dans les hôtels).
86. L'obtention d'une autorisation de stationnement étant une condition nécessaire à l'obtention d'une autorisation d'exercer, elle instaure une barrière à l'entrée sur le marché supplémentaire et significative. Le maintien de cette barrière à l'entrée, de type « réglementaire », peut se

---

<sup>12</sup> Aujourd'hui seul un salarié peut utiliser le véhicule d'un titulaire d'une licence.

justifier car, quel que soit le responsable de l'attribution d'une autorisation de stationnement, celui-ci peut disposer de bons arguments pour la refuser : s'agissant du maire par exemple, il doit garantir la fluidité de la circulation et éviter le trouble de l'ordre public sur la voie publique. S'agissant d'un aéroport, le responsable doit garantir un accès aux terminaux par les différents types de transports qui acheminent les passagers sans phénomène de congestion.

87. Cependant, si les conditions de délivrance des autorisations nouvelles de stationnement sur la voie publique relèvent, aux termes des dispositions de l'article L. 2213-3 du code général des collectivités territoriales<sup>13</sup>, du pouvoir de police générale confié au maire habilité à agir sur les voies publiques de sa commune, aucun texte pris par la Polynésie française ou aucune délibération cadre prise par la commune, définissant des critères d'attribution n'encadrent la délivrance des autorisations individuelles.
88. En l'état actuel des textes, la décision d'attribuer ou non une autorisation individuelle de stationnement n'est pas encadrée ni dans sa procédure ni dans ses critères. En conséquence, les décisionnaires sont au mieux démunis, au pire soumis à l'influence des représentants de la profession en place. Ainsi par exemple, les services de la mairie de Papeete indiquent consulter le syndicat majoritaire de la profession de taxi au cours de l'instruction des dossiers de demande d'autorisation de stationnement, en ce qu'il serait le mieux placé pour estimer si le nombre de taxis autorisés à stationner dans la ville est suffisant. Ces services ont ainsi été conduits à refuser tacitement des autorisations de stationnement tout en déclarant n'avoir pas eu l'occasion de constater de problèmes liés à la circulation aux abords des stations de taxis de la ville.
89. Si la poursuite d'un objectif d'intérêt général peut conduire les autorités compétentes à ne pas satisfaire l'ensemble des demandes d'autorisation de stationnement, la promotion de la concurrence requiert que les restrictions s'effectuent selon des règles objectives, transparentes et non discriminatoires, de façon à positionner tout demandeur sur un pied d'égalité.
90. Il conviendrait ainsi, au cas d'espèce, de préciser les textes de façon à ce que les décisions d'autorisation ou de refus de stationnement soient en premier lieu rendues, en second lieu justifiées et motivées. Il peut aussi être rappelé que, indépendamment de l'évolution recommandée des textes, toute décision administrative est attaquable, devant le tribunal administratif.
91. De manière plus générale, s'agissant du rôle des maires dans le développement du secteur des taxis, l'Autorité note que ceux-ci disposent, en amont de la délivrance d'autorisation, du pouvoir de créer des places de stationnement et de les réserver aux taxis. S'agissant de l'île de Tahiti, seule la ville de Papeete dispose de stations de taxis. Or, on peut se demander, et le suivi des activités recommandé relatif au secteur du transport routier permettrait de l'évaluer, si la création de places dans d'autres communes de l'île pourrait permettre de satisfaire une demande existante ou, en instaurant une offre, de la susciter.
92. Enfin, le projet de loi du pays autorise désormais les taxis à réaliser trois types de prestations (prendre un client lorsqu'ils sont stationnés à une station de taxis, lorsqu'ils sont hélés sur la voie publique ou lorsqu'ils font l'objet d'une réservation préalable - article LP 28). Parmi ces trois prestations, seule la première nécessite de disposer d'une autorisation de stationnement ; rien ne s'oppose à ce qu'un nouvel entrant dans le secteur n'exerce que sur les segments de la maraude et de la réservation préalable, pour lesquels les taxis peuvent tout à fait stationner hors de la chaussée, sur des parkings privés ou publics non réservés, et ainsi ne pas avoir l'utilité d'une autorisation de stationnement. Dans la mesure où les autorisations de stationnement

---

<sup>13</sup> [http://www.polynesie-francaise.pref.gouv.fr/Communes-de-Polynesie-francaise/Documentation/Code-general-des-collectivites-territoriales/\(language\)/fre-FR](http://www.polynesie-francaise.pref.gouv.fr/Communes-de-Polynesie-francaise/Documentation/Code-general-des-collectivites-territoriales/(language)/fre-FR).

actuelles se limitent à permettre de stationner « sur les emplacements réservés au stationnement de taxi dans l'attente de la clientèle », requérir la fourniture d'une autorisation de stationnement au niveau des conditions d'accès à la profession est donc excessif et constitue une barrière à l'entrée au secteur disproportionnée.

93. En conséquence, l'Autorité polynésienne de la concurrence recommande de supprimer des conditions d'accès à la profession la nécessité de présenter dans son dossier de demande d'autorisation une autorisation de stationnement délivrée par un maire ou une autre autorité compétente. La condition de détenir une telle autorisation de stationnement ne doit être attachée qu'à la possibilité pour un taxi de stationner sur les emplacements réservés aux stationnements des taxis dans l'attente de la clientèle.

### c) SUR LES CONDITIONS DE TRANSFERT DES AUTORISATIONS ET DES LICENCES

94. Le cadre réglementaire en vigueur prévoit la possibilité, pour les titulaires d'autorisation et de licence d'entrepreneur de taxis comme d'entrepreneur de véhicule de remise, de les transférer à toute personne, dans la limite des conditions d'accès à la profession requises pour l'exercice de ces activités et après avoir déposé un dossier de demande auprès de la DTT. Les titulaires cédants doivent pour cela avoir assuré une exploitation effective de leurs taxis ou véhicules de remise pendant au moins cinq ans.
95. Si le projet de loi du pays étend aux opérateurs « multi-transports » et maintient, pour pouvoir transférer autorisations et licences, cette condition d'exploitation effective sur une période d'au moins cinq ans, il restreint la possibilité des transferts au conjoint, aux père et mère et aux enfants et petits-enfants de leur titulaire (article LP 15).
96. Dans la pratique, bien que prévue par la délibération de 2008, la possibilité de transfert d'autorisations et de licences semble ne pas avoir été exploitée pour les taxis avant 2012, année depuis laquelle le nombre de demandes de transfert déposées à la DTT ne cesse de s'accroître sur Tahiti et Moorea. La DTT, tout comme l'instruction du présent avis, établit clairement un lien de causalité entre cette recrudescence de demandes de transfert avec le gel de l'attribution de nouvelles autorisations et licences de taxi provoqué notamment par l'absence de réunion du comité consultatif qui se prononce sur la délivrance d'autorisation depuis 2012 (voir sur ce point les paragraphes 111 et suivants).

Demandes de transfert	
2011	0
2012	2
2013	3
2014	5
2015	7
2016	9
2017	1

Source : DTT

97. L'instruction a également révélé que les transferts de licences de taxi, bien que celles-ci soient initialement acquises gratuitement, pourraient faire l'objet de transactions financières, ce qui n'est pas prévu par les textes encadrant la profession. Les montants cités par les divers acteurs interrogés s'évaluent entre 500 000 et 1 000 000 F CFP pour une l'exploitation d'une licence.
98. Deux principaux constats peuvent être tirés de ces éléments factuels. En premier lieu, ils permettent de mesurer les effets de la mise en place d'un numerus clausus de fait, qui instaure

des barrières à l'entrée significatives à de nouveaux entrants sur le marché, lesquelles se matérialisent par une valorisation des licences existantes sur un marché secondaire. L'activité sur ce marché se développe au rythme des demandes de transferts. Les montants qui y sont négociés pour l'achat d'une licence révèlent un prix de marché des licences, corrélés à la rentabilité de l'activité de taxi, dont l'appréciation peut se fonder sur plusieurs éléments : la demande excède globalement l'offre, la rareté de l'offre permet une relative sélection des courses les plus rentables, le niveau des prix obtenus par application des tarifs réglementés se révèle trop favorable.... En second lieu, ces effets laissent à penser que contrairement à ce que soutiennent les représentants des taxis, il existerait bien une rente de situation à protéger de potentiels nouveaux arrivants. A cet égard, l'Autorité polynésienne de la concurrence ne peut que rappeler le caractère néfaste pour le bien-être du consommateur et pour l'efficacité économique de l'existence d'un numerus clausus et recommander d'éviter son établissement.

99. En ce sens, l'Autorité approuve la restriction des possibilités de transfert de licences entre membres rapprochés d'une même famille proposée par le projet de loi du pays et qui requiert, en l'absence de « reprise familiale », la restitution d'une licence non exploitée aux autorités compétentes, qui les redistribueront, gratuitement, au fil des demandes d'autorisation. Cette disposition permet ainsi de garantir l'égalité d'accès et donc des conditions de concurrence aux nouveaux entrants, qui ne seront pas contraints de négocier et de financer une autorisation auprès d'un ancien titulaire.

#### **d) SUR LA SIMPLIFICATION DE L'ORGANISATION DES EXAMENS DE L'ATTESTATION DE QUALIFICATION PROFESSIONNELLE**

100. Les délibérations de 2008 précitées imposent l'obtention, par les chauffeurs de taxis, de véhicules de remise et de transports touristiques d'un certificat de capacité professionnelle. Ce titre, délivré par île et pour une activité donnée, est une condition nécessaire à l'accès et à l'exercice de chaque profession. Le projet de loi du pays en examen renomme les « certificats de capacité » en « attestation de qualification » professionnelle et simplifie l'organisation des examens conduisant à leur obtention (article LP 21).
101. Dans le cadre réglementaire en vigueur est prévu un arrêté d'ouverture des examens ainsi qu'un arrêté qui fixe la nature, le programme et le coefficient des épreuves. Aucune indication n'est mentionnée quant à la fréquence d'organisation et à la localisation des centres d'examens.
102. En pratique, pour les taxis et les véhicules de remise, la DTT indique organiser en général une session d'examen commune par an pour Tahiti et Moorea (de 2013 à 2015, faute de demande d'inscriptions, les examens de la spécialité « véhicules de remise » n'ont pas été organisés). Pour les autres îles, la DTT déplore le fait de ne pas être en mesure, faute de moyens budgétaires et humains, de délocaliser de tels examens. Ainsi, hormis la session organisée à Raiatea, Bora Bora et Huahine en 2005 (pour les taxis et les véhicules de remise), aucune opportunité n'a été donnée aux populations des autres îles de Polynésie française que Tahiti et Moorea d'obtenir un certificat de capacité professionnelle.
103. L'exposé des motifs du projet de loi du pays indique que, pour améliorer et moderniser la conduite de ces examens professionnels, ils se composeront dorénavant de deux épreuves, une épreuve écrite, commune aux trois professions de conducteur de taxis, de véhicule de remise et de conducteur « multi-transports », inspirée de l'épreuve théorique générale du permis de conduire, plus simple à organiser matériellement et à mettre en œuvre plus régulièrement sur l'ensemble du territoire de la Polynésie française, et une épreuve orale de spécialité. Enfin, le projet de loi du pays prévoit (article LP 45) qu'en dehors des Îles du Vent, l'organisation de ces

examens sera déléguée aux Tavana Hau, qui se verront assistés, dans leur mission de jury, par une personne qualifiée dans le domaine concerné par l'examen.

104. Dans la mesure où ces nouvelles dispositions contribuent à abaisser les barrières à l'entrée à l'exercice de chacune des professions visées par le projet de loi du pays, en permettant, à la fois l'organisation des examens au fil de l'eau des inscriptions et dans les archipels éloignés et par conséquent à de nouveaux entrepreneurs d'accéder plus aisément au marché du transport de personnes et à y exercer une pression concurrentielle, l'Autorité soutient l'évolution des textes en ce sens. Il conviendra cependant de s'assurer, que, dans le cadre de la composition du jury d'examen en dehors des Îles du Vent, la personne qualifiée choisie pour assister les Tavana Hau ne se trouve pas en situation de conflit d'intérêts notamment du fait de sa propre profession. A cet égard, la présence d'une telle personnalité n'est pas prévue dans la composition du jury d'examen (article LP 21 III) qui se limite à des représentants des autorités compétentes.
105. Enfin, s'agissant des résultats des examens professionnels organisés pour les conducteurs de taxis et de véhicules de remise à Tahiti et Moorea<sup>14</sup>, l'instruction a pu constater une chute brutale du taux de réussite depuis la fin de l'année 2011, qui passe de plus de 60 % à moins de 40 %. Encore une fois, la concomitance de cette baisse significative du taux de réussite à l'obtention des certificats de capacité professionnelle avec la situation de blocage dans la procédure d'attribution des autorisations et des licences peut être soulignée.

Année	Taux de réussite
avr-05	60,86%
mars-06	84,61%
avr-07	65,78%
sept-09	69,81%
sept-11	60%
févr-13	16,10%
avr-14	37,89%
août-15	29,48%
févr-16	37,50%
janv-17	28,78%

Source : DTT

106. Sans remettre en cause la procédure organisant les épreuves constituant ces examens, dont la nature et le programme sont fixés par arrêté en conseil des ministres dans l'ancien cadre réglementaire comme dans le projet de loi du pays, l'Autorité polynésienne de la concurrence recommande qu'aucune forme de restriction à l'accès aux professions de taxis, de véhicules de remise et de véhicules « multi-transport » injustifiée ne soit instaurée, y compris au niveau de la qualification professionnelle des demandeurs d'autorisation.

#### e) SUR LA CONSULTATION OBLIGATOIRE DU SERVICE DU TOURISME

107. Le projet de loi du pays maintient la consultation obligatoire du service du tourisme dans le processus d'attribution des autorisations d'exercer la profession de taxi, de véhicule de remise

---

<sup>14</sup> En 2013, 2014 et 2015, les examens ont été organisés pour le certificat de capacité professionnelle des taxis seulement ; en 2016, ils l'ont été pour le certificat de capacité professionnelle des véhicules de remise seulement.



et d'opérateurs « multi-transports » (articles LP 9 et LP 45). L'avis du service du tourisme est consultatif, c'est-à-dire qu'il ne lie pas le Président de la Polynésie française qui délivre les autorisations.

108. Dans le cadre de cette consultation et s'agissant des demandes d'autorisation d'exercer la profession de taxi, l'instruction a révélé que le service du tourisme recense des informations sur le bénéficiaire (âge, expérience, langues parlées), le véhicule (type, marque et modèle, confort et équipements), le type de prestations envisagées (entre établissements touristiques et aéroports/quais, transport à la course) et le lieu de stationnement, l'environnement concurrentiel (nombre de taxis en circulation sur l'île concernée). Sur la base de ces critères, le service du tourisme conclut à un avis favorable ou défavorable, « sur le plan de l'intérêt touristique ». S'agissant des demandes d'autorisation d'exercer la profession de véhicule de remise, les critères retenus par le service du tourisme sont relativement similaires : type de véhicule, formation professionnelle du chauffeur (âge, expérience, langues parlées...), mode de commercialisation des prestations (sur internet, via des agences de voyages, entreprises touristiques, hôtels...), environnement concurrentiel (nombre de véhicules de remise en circulation sur l'île concernée). Sur la base de ces critères, le service du tourisme conclut à un avis favorable ou défavorable, « sur le plan de l'intérêt touristique ».
109. Bien que la méthodologie retenue par le service du tourisme dans l'instruction des dossiers de demande d'autorisation d'exercer les professions de taxis et de véhicule de remise semble constante, elle n'est encadrée par aucun texte réglementaire et est donc laissée à son appréciation. Chacun des critères retenus, en apparence transparents et objectifs, pourrait dans son analyse conduire à introduire des barrières à l'entrée injustifiées et discriminatoires. Ainsi par exemple, pourquoi émettre un avis défavorable en raison de la présentation d'un véhicule jugé trop petit, quand bien même celui-ci satisferait la réglementation relative aux conditions légales d'exploitation (c'est a priori le cas pour des voitures de type berline ou citadine par rapport aux voitures de type grande berline ou SUV) alors que potentiellement il existe une demande pour cette catégorie de véhicule, y compris au sein de la clientèle touristique ? Pourquoi émettre un avis défavorable en raison de l'inexpérience d'un chauffeur dans les professions touristiques ou encore en raison de son inaptitude à parler d'autres langues que le français alors qu'un jeune travailleur est nécessairement inexpérimenté et que la population touristique est partiellement francophone ?
110. En conclusion, l'Autorité polynésienne de la concurrence ne juge pas nécessaire de maintenir la consultation du service du tourisme dans le cadre de l'instruction des dossiers individuels de demande d'autorisation d'exercer les professions concernées par le projet de loi du pays. Cette consultation n'est pas encadrée par un texte et introduit la possibilité de rendre des avis injustifiés ou discriminatoires. En revanche, la concertation entre les services du tourisme et des transports terrestres, avec l'appui de leur ministère respectif doit être maintenue et encouragée pour la définition des objectifs généraux et des stratégies à mettre en œuvre en matière de transports routiers de personnes avec chauffeur.

#### **f) SUR LA SUPPRESSION DU COMITE CONSULTATIF**

111. Le projet de loi du pays prévoit la suppression du comité consultatif qui doit être, en l'état des textes, obligatoirement consulté dans les îles de Tahiti et de Moorea sur les demandes de délivrance des autorisations et des licences de taxi (articles 17 et 34).
112. A cet égard, il ressort de l'instruction que le dernier comité consultatif s'est tenu le 18 octobre 2011. Une réunion a été organisée le 26 juin 2014, mais, à la demande des professionnels, a été annulée et reportée à une date ultérieure. Une nouvelle tentative au 26 mai 2015 aurait

également échouée. A ce jour, le comité n'a toujours pas tenu séance. De ce fait, trente-huit demandes d'autorisation seraient en attente de réponse.

113. La tenue du comité consultatif, imposée par la réglementation dans le processus d'autorisation d'accéder et d'exercer la profession d'entrepreneur de taxi, constitue une barrière à l'entrée sur le marché, de type « administrative », car elle soumet la délivrance d'une autorisation à une procédure administrative lourde (arrêté de composition du comité, désignation des représentants, procédure d'organisation et de prise de décision du comité...). Cette procédure présente de plus des failles puisque les membres de ce comité sont en mesure de boycotter et de reporter indéfiniment sa tenue sans que les autorités compétentes puissent résoudre la situation de blocage et garantir le fonctionnement concurrentiel du marché des taxis. Enfin, elle permet une prise de décision arbitraire dans la mesure où celle-ci ne se fonde pas sur un ensemble de critères objectifs, transparents et non discriminatoires.
114. La barrière à l'entrée que constitue le comité consultatif est d'autant plus significative et injustifiée qu'elle est érigée par les représentants de la profession d'entrepreneur de taxi qui y siègent, et qui entravent ainsi directement le développement et le libre jeu de la concurrence dans le secteur en protégeant leur situation acquise au détriment de nouveaux opérateurs.
115. L'Autorité polynésienne de la concurrence ne peut que soutenir la suppression du comité consultatif tel qu'il est prévu par les délibérations en vigueur. Elle recommande également de supprimer toute autre forme de réunion ou comité ad hoc des représentants de la profession qui continueraient à exprimer leur avis sur les autorisations et licences liées à leur activité, tel que suggéré dans l'exposé des motifs du projet de loi du pays.

### **3. SUR LES DISPOSITIONS PERMETTANT UNE ADAPTATION DE L'OFFRE AUX SPECIFICITES DU SECTEUR**

#### **a) SUR LA LEGALISATION DES PRATIQUES DE MARAUDE ET DE RESERVATION POUR LES TAXIS**

116. Le cadre réglementaire en place interdit aux taxis la maraude, c'est-à-dire la prise en charge des clients sur la voie ouverte à la circulation publique sans réservation préalable, ainsi que la réservation préalable, immédiate ou différée, c'est-à-dire une course pour laquelle le chauffeur dispose d'une réservation avant de se rendre sur le lieu et à l'heure du rendez-vous fixés par le client. Ces pratiques se sont néanmoins développées sur le territoire et une des vocations du projet de loi du pays en examen est de réglementer ces pratiques. Il prévoit ainsi (article LP 28) que les taxis sont autorisés à réaliser leur prestation lorsqu'ils « *font l'objet d'une réservation préalable ; circulent sur la voie ouverte à la circulation publique en quête de clients* ».
117. Du point de vue de la concurrence, permettre à l'offre de taxis de se diversifier est positif. En effet, en répondant à une demande qui n'était jusqu'à lors pas ou que partiellement satisfaite, cette nouvelle offre contribue à augmenter le bien-être des consommateurs. Le segment de la maraude représente ainsi un atout significatif pour le consommateur qui peut trouver un taxi rapidement dans la rue sans devoir faire appel à un tiers, sans payer de course d'approche ou de supplément à la réservation. De même, le segment de la réservation permet au consommateur de planifier des déplacements, généralement assez longs et potentiellement à des horaires décalés, et de les sécuriser, ce qui est notamment apprécié par la demande professionnelle mais aussi par les personnes qui se rendent aux aéroports et embarcadères.
118. L'Autorité polynésienne de la concurrence ne peut qu'accueillir favorablement de telles dispositions qui ouvrent de nouveaux segments du marché des taxis et leur offrent de nouvelles

opportunités de revenus. Si l'accès à la profession de taxis ne présente pas d'obstacles, de nouveaux acteurs peuvent entrer sur le marché et accroître la concurrence.

119. L'Autorité rappelle néanmoins que, pour être actifs sur les deux segments du marché légalisés par le projet de loi du pays, il n'est pas nécessaire pour les acteurs de disposer d'une autorisation de stationnement sur les emplacements réservés au stationnement des taxis (voir sur ce point les paragraphes 92 et suivants). Elle recommande en conséquence que la fourniture de cette autorisation de stationnement ne soit plus obligatoire dans le cadre d'une demande d'autorisation d'exercer la profession des taxis.
120. S'agissant par ailleurs du segment de la réservation préalable, les autorités compétentes devront être attentives à accompagner son développement.
121. En effet, le secteur des taxis est actuellement composé essentiellement d'entrepreneurs indépendants et il n'existe pas de réseaux de réservation ni de centraux téléphoniques ou de plateformes de réservations sur internet à proprement parler. La CSTTM a indiqué lors de l'instruction avoir mis en place un site internet « taxitahiti.com »<sup>15</sup> où tous les taxis, y compris ceux qui ne sont pas adhérents, peuvent être inscrits moyennant une cotisation annuelle pour l'entretien du site. La CSTTM précise que, bien que le site n'ait pas vocation à répartir les contacts entre les adhérents, il y a toujours quelqu'un qui répond et attribue un prestataire au client. Or, la consultation de ce site fait apparaître que seuls une douzaine de taxis y sont inscrits.
122. A la fois dans l'intérêt des consommateurs, qui doivent être en mesure, à l'heure du choix d'un taxi pour une réservation, d'accéder à l'ensemble des prestataires, à leurs coordonnées et aux caractéristiques de leurs véhicules, et dans l'intérêt des opérateurs de taxis, qui ne doivent pas subir de discrimination, l'Autorité polynésienne de la concurrence recommande que les pouvoirs publics s'assurent de la mise en place d'un répertoire public des taxis disponibles à la réservation.
123. Ce répertoire, listant l'ensemble des opérateurs, leurs coordonnées, les caractéristiques de leurs véhicules, pourrait être réalisé par île et pourrait être accessible à la fois sur les sites internet officiels des autorités (direction des transports terrestres, service du tourisme), mais également dans les lieux fréquentés par les touristes : halls d'aéroports, gares maritimes, marinas, offices du tourisme, hôtels et pensions.
124. Actualisé régulièrement, au fur et à mesure des attributions et des retraits de licences pour les sites internet officiels des autorités concernées, ce répertoire garantirait à la fois l'information des consommateurs et l'égalité de l'accès au marché de la réservation à l'ensemble des taxis autorisés sur le territoire. Il reviendrait alors à chacun des opérateurs par la suite de faire jouer la concurrence en offrant une qualité de service ou des tarifs attractifs dans l'objectif de se construire une réputation ou fidéliser une clientèle sur ce marché.

#### **b) SUR LA CREATION D'UNE LICENCE MULTI-TRANSPORTS DANS LES ARCHIPELS ELOIGNES**

125. Une nouveauté du projet de loi du pays est l'introduction, dans les îles autres que Tahiti, Moorea, Huahine, Raiatea, Tahaa et Bora-Bora, d'une licence dite « multi-transport », qui permettra à son titulaire, avec un même véhicule, d'exercer indistinctement les activités de taxi, de transport touristique et de véhicule de service particularisé. Ces nouvelles dispositions répondent à la demande des Tavana Hau des archipels éloignés, et en particulier des Marquises, dans lesquels, selon l'exposé des motifs, il n'apparaît pas viable pour les exploitants d'activités de transport au regard de la faible activité économique de détenir un véhicule différent pour

---

<sup>15</sup> <https://www.taxitahiti.com/>.

l'exercice de chaque activité. Le projet de loi du pays propose donc une adaptation du cadre réglementaire à la création de la licence « multi-transports ».

126. Le projet de licence « multi-transports » aurait ainsi pour conséquence d'abaisser les barrières à l'entrée érigées par la réglementation en vigueur pour accéder aux activités de transports dans les îles où l'activité économique est jugée insuffisante pour supporter un cloisonnement de ces différentes activités. Il bénéficie ainsi aux entrepreneurs de transports, qui pourront être présents, en fonction des évolutions de la demande exprimée, sur plusieurs marchés avec le même véhicule et ainsi amortir leur investissement initial plus rapidement, puis réaliser des profits. Il bénéficie aussi aux consommateurs en s'adaptant à la diversité de leurs besoins.
127. Dans la mesure où elle contribue à l'adéquation de l'offre et de la demande de transport dans les archipels concernés, la création de la licence « multi-transports » contribue à l'efficacité économique et est soutenue par l'Autorité polynésienne de la concurrence.
128. En revanche, l'Autorité s'interroge sur le découpage retenu entre la zone où est introduite la licence « multi-transports » et la zone où est maintenue la différenciation réglementaire entre les différentes professions de transport. Ce découpage n'est en effet pas motivé dans l'exposé des motifs et n'a été expliqué ni au cours de l'instruction ni lors de la séance.
129. Si la distinction entre les différentes activités de transports terrestres peut paraître justifiée sur l'île de Tahiti, qui concentre à la fois la majeure partie de la population de la Polynésie française, les principales activités économiques et administratives et l'unique aéroport international du territoire, tel n'est pas le cas des autres îles exclues du bénéfice de la licence « multi-transports ».
130. En outre, il ressort de l'instruction et des éléments recueillis lors de la séance qu'en dehors de Tahiti<sup>16</sup>, la direction des transports terrestres n'est pas en mesure d'effectuer les contrôles nécessaires au respect de cette distinction.
131. Seuls les résultats de l'outil statistique relatif aux transports terrestres dont la création est recommandée pourraient conduire, à terme, à délimiter plus objectivement le zonage en fonction de la nature des besoins sur chaque île. Aussi, l'Autorité recommande-t-elle dans un premier temps d'autoriser la licence « multi-transports » dans toutes les îles hormis Tahiti. L'exclusion du bénéfice de cette licence pourrait n'intervenir, le cas échéant, que dans un second temps après analyse des données recueillies et analysées.

#### **4. SUR L'OBLIGATION D'EQUIPEMENT DES TAXIS EN TAXIMETRES**

132. Le projet de loi du pays introduit l'obligation, pour les taxis, d'être pourvus d'un compteur horokilométrique (c'est-à-dire d'un taximètre) muni des marques de vérifications légales (article LP 3), cette obligation devant entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2021, après validation du dispositif par le service chargé des transports terrestres (article LP 48). L'exposé des motifs indique que la principale justification de cette mesure est de remédier au constat du non-respect, par certains taxis, de la tarification réglementaire.
133. Pour l'Autorité polynésienne de la concurrence, l'obligation faite aux taxis d'installer un compteur horokilométrique paraît tout à fait justifiée, et ce à deux principaux égards.
134. En premier lieu, cette obligation garantit, par la mise en place d'un dispositif de calcul contrôlé, la transparence des tarifs auprès des consommateurs, qui, dans la majeure partie des cas sont

---

<sup>16</sup> Et dans une moindre mesure de Moorea.

des touristes étrangers qui découvrent la Polynésie française, et la mise en application effective, par tous, de la tarification réglementaire.

135. En deuxième lieu, en instaurant un système de récupération et de transmission des données collectées par les taximètres, les autorités compétentes pourraient être en mesure de contrôler l'exercice de l'activité des entrepreneurs de taxis, mais surtout, de connaître davantage le secteur pour mieux en appréhender la réglementation.
136. A cet égard, l'Autorité souligne qu'il existe désormais sur le marché des taximètres numériques, qui peuvent enregistrer tous les mouvements du taxi sur un serveur externe. Un tel équipement présente des avantages i) pour les consommateurs, en leur garantissant une transparence maximale soit en permettant l'édition d'un ticket présentant toutes les informations relatives à sa course (identification du véhicule, du chauffeur, caractéristiques de la course telles que le jour, l'heure, la durée, les adresses de départ et d'arrivée, composition du prix facturé) soit en étant compatible avec des applications smartphones permettant la réception de ces informations ; ii) pour les autorités qui ont besoin d'un accès aux données du secteur (DICP<sup>17</sup>, DTT) et qui le contrôlent, le recueil de données numériques étant moins sujet à la fraude ; iii) pour les professionnels de taxi, en leur donnant les moyens de moderniser leur activité (numérisation des courses, des trajets, des kilomètres parcourus, des tarifs, des temps d'attente...), d'offrir une meilleure qualité de service mais également en leur simplifiant certaines démarches administratives.
137. L'Autorité suggère également que la numérisation du secteur des taxis par l'intermédiaire de l'équipement numérique des professionnels constitue un pan du Schéma Directeur d'Aménagement Numérique de la Polynésie française (SDAN), porté par la Présidence et qui promeut un ensemble d'actions publiques et privées pour le développement du numérique sur le territoire.
138. Au regard des impératifs de transparence et d'amélioration de l'efficacité économique du secteur des taxis en Polynésie française, l'Autorité recommande que l'obligation d'équipement des taxis de compteurs horokilométriques soit mise en œuvre dans les meilleurs délais, en tout état de cause sans attendre 2021 comme le prévoit le projet de loi du pays.
139. Dans cette perspective, l'Autorité recommande aux autorités compétentes de considérer les implications de la mise en place de taximètres sur la structure tarifaire des prestations de taxis et d'ajuster en conséquence la réglementation tarifaire applicable (sur ce point, voir les paragraphes 18 et suivants).
140. A cet égard, l'Autorité souligne que l'introduction de taximètres, qui devront être obligatoirement mis en marche pour chaque course, n'est pas incompatible avec une pratique de forfaits négociés. En effet, rien ne s'oppose à ce que, comme le prévoit le projet de loi du pays, un taxi propose à son client, ou qu'un client négocie, un forfait dont le montant est inférieur au prix maximal de la course affiché par le taximètre, forfait qui constitue dans ce cas une remise. Cette possibilité devra être intégrée dans la table tarifaire du taximètre, au moment de son paramétrage.

## **5. SUR LA TARIFICATION DES SERVICES DE TRANSPORT**

141. Le projet de loi du pays maintient, pour les taxis, le principe d'une tarification maximale à la course en rappelant toutefois qu'une telle tarification n'empêche pas les taxis de proposer à

---

<sup>17</sup> Direction des impôts et des contributions publiques.

leurs clients une tarification forfaitaire, dans la mesure où cette dernière ne dépasse pas les montants prévus par la réglementation pour le même trajet (article LP 29). Comme rappelé ci-dessus (paragraphe 19 et suivants), les tarifs pratiqués par les taxis et les véhicules de remise sont encadrés par arrêté pris en conseil des ministres dans les îles de Tahiti et Moorea. Le projet de loi du pays maintient également le principe d'un affichage des tarifs obligatoire, dans le véhicule, à l'attention des clients.

142. Il maintient en outre le principe d'une tarification réglementée minimale pour les prestations offertes par les véhicules de remise, au-delà de laquelle les prix sont fixés librement, de même qu'une obligation de disponibilité et de lisibilité des tarifs pratiqués pour les clients.
143. Enfin, le projet de loi du pays introduit, pour les exploitants de véhicules « multi-transports », le principe d'une tarification libre à la place pour le transport de personnes et d'une tarification libre pour le transport de marchandises. Les tarifs pratiqués doivent être visibles et lisibles par les usagers.

#### **a) SUR LA JUSTIFICATION D'UNE REGLEMENTATION DES PRIX**

144. En Polynésie française, l'article LP 100-2 du code de la concurrence instaure le principe selon lequel les prix des biens, produits et services marchands sont librement déterminés par le jeu de la concurrence, sauf dans les cas où les lois du pays en disposent autrement. Cet article précise en outre qu'en dépit de ce principe, le conseil des ministres peut, après avis de l'Autorité polynésienne de la concurrence, réglementer les prix, notamment dans les secteurs ou les zones où la concurrence par les prix est limitée en raison de situations de monopole ou d'oligopole, de difficultés durables d'approvisionnement, ou de sous-équipement commercial. Au cas d'espèce, le projet soumis à l'examen de l'Autorité polynésienne de la concurrence prévoit, au niveau de la loi du pays, le principe d'une réglementation des prix des services de taxi.
145. L'intervention des pouvoirs publics se justifie en matière de tarification des services de taxis dans la mesure où, en raison de l'organisation du secteur et du fonctionnement du marché, et en particulier des segments de la maraude et des stations de taxis, le prix de chaque course ne peut être débattu sur la voie publique. Ainsi, en limitant l'asymétrie informationnelle défavorable aux consommateurs, cette intervention accroît la transparence et par conséquent, l'efficacité économique du secteur.
146. Le même raisonnement peut s'appliquer pour une partie de l'activité des transporteurs « multi-transports », dans la mesure où cette nouvelle profession réglementée comprend l'activité classique de taxi : l'article LP 7 précise en effet que « *les véhicules multi-transports avec chauffeur sont mis à la disposition du public pour effectuer le transport de personnes* ». Dans les îles concernées, le transporteur « multi-transports » pourra ainsi intervenir sur le segment de la maraude et éventuellement, en cas d'obtention d'une demande de stationnement, sur le segment des stations de taxis. Les consommateurs feront ainsi face à la même impossibilité de débattre du prix de la course sur la voie publique, ils seront donc en situation d'asymétrie informationnelle.
147. Dans ces conditions, une intervention des pouvoirs publics en matière de tarification se justifierait, or le projet de loi du pays n'en prévoit pas.
148. A l'inverse, l'activité de véhicule de remise s'exerce sur une niche du segment de la réservation préalable, en répondant à une demande de transport avec chauffeur à bord de véhicules de luxe.
149. Dans la mesure où ces prestations sont négociées entre prestataires et clients en amont de la prestation rendue, en fonction de ses caractéristiques, la situation d'asymétrie informationnelle du consommateur qui justifie l'intervention publique en matière de tarification des services de

taxis n'est pas vérifiée. Or, le projet de loi du pays prévoit un encadrement tarifaire des prestations de véhicule de remise (article LP 29 II) : « *les exploitants de véhicules de remise fixent librement leurs tarifs, dans le respect du seuil minimal de tarification applicable à ces prestations, fixé par arrêté pris en conseil des ministres* ».

150. Ainsi, l'Autorité polynésienne de la concurrence recommande en premier lieu d'évaluer les conséquences de l'absence d'encadrement des tarifs de certaines prestations que délivreront les transporteurs « multi-transport » sur le bien-être des consommateurs et l'efficacité économique. Il n'est en effet pas exclu que ceux-ci tirent profit de l'opacité de leurs tarifs au détriment des consommateurs, quand bien même ils se feraient une vive concurrence.
151. En second lieu, l'Autorité recommande de supprimer l'encadrement tarifaire des prestations de véhicules de remise dans la mesure où elle n'est pas justifiée. A cet égard, l'Autorité souligne que si les prestations offertes par les véhicules de remise se distinguent des autres prestations de transport de personnes avec chauffeur, et notamment des prestations de réservation préalable offertes par les taxis ou des prestations de transport touristique, alors leurs prix s'équilibreront d'eux-mêmes à des niveaux supérieurs aux niveaux des prix de la réservation préalable des taxis et des transports touristiques. Si des dysfonctionnements venaient à être constatés, une réflexion pourrait être menée *a posteriori* sur la nécessité de mise en place d'une réglementation des prix. Une telle réflexion ne peut en revanche être menée *a priori*, dans la mesure où une telle réglementation est déjà en place sans qu'aucune donnée ne permette de vérifier son utilité.

#### **b) SUR LES PRINCIPES DE TARIFICATIONS MAXIMALES ET MINIMALES**

152. S'agissant de la réglementation des prix par l'instauration de niveaux tarifaires maximaux pour les prestations de taxis, qui a notamment pour objet de protéger le consommateur contre des prix abusifs demandés sur la voie publique, celle-ci ne fait pas obstacle à ce que les entreprises de taxis pratiquent des prix inférieurs au maximum réglementaire. En cela, elle permet théoriquement l'exercice d'une concurrence par les prix entre taxis.
153. Le risque est qu'en pratique, la concurrence par les prix soit quasiment inexistante et que le système de prix maximaux fonctionne le plus souvent comme un système de prix imposés. A cet égard, la DTT a indiqué que les prix réglementés, bien qu'applicables à Tahiti et Moorea seulement, étaient déclarés mis en œuvre par les taxis dans les Îles Sous-le-Vent.
154. Pour éviter que les tarifs réglementés maximaux ne deviennent des prix imposés, il est nécessaire de faciliter l'exercice de la concurrence par les prix en deçà des prix réglementés maximaux, en favorisant notamment la transparence sur le caractère maximal des prix réglementés auprès des consommateurs.
155. S'agissant de la réglementation par les prix par l'instauration d'un niveau tarifaire minimal pour les prestations de véhicule de remise, non seulement elle n'apparaît pas justifiée mais elle s'inscrit à l'encontre des règles de concurrence et de l'efficacité économique. En effet, l'exercice du jeu concurrentiel ne peut se concevoir sans la libre détermination des prix. En ne permettant pas la répercussion d'un coût de revient inférieur sur le prix de vente aux consommateurs, la fixation d'un prix minimal introduit une distorsion dans le fonctionnement du marché et peut conduire, à l'instar d'un prix maximum, à supprimer les incitations des offreurs à se différencier par les prix et à faire converger les prix vers le prix le plus élevé.
156. En conséquence, l'Autorité de la concurrence recommande la suppression de la réglementation tarifaire prévue pour les prestations de véhicule de remise.

### c) LA NECESSAIRE REVISION DES PRINCIPES DE TARIFICATION DES TAXIS

157. Dans son article LP 29 portant sur la tarification, le projet de loi du pays reprend largement, s'agissant de la tarification des services de taxis et des prestations de véhicules de remise, les dispositions du cadre réglementaire en vigueur. Cependant, les évolutions du secteur prévues par le projet de loi du pays telles que la mise en place des compteurs horokilométriques et de la possibilité de réservation des services de taxis impliquent une évolution concomitante des principes de tarification.

#### ➤ *Au regard de la légalisation de la réservation de services de taxis*

158. Concernant les services de taxis, si l'encadrement tarifaire tel qu'il est prévu aujourd'hui est tout à fait applicable aux segments des stations de taxis et de la maraude, il est cependant incomplet s'agissant de la nouvelle pratique autorisée par le projet de loi du pays qu'est la réservation préalable. En effet, il n'est pas prévu de tarification de la course d'approche, qui correspond au trajet effectué entre la position du taxi et le lieu de prise en charge du client lorsque le taxi est préalablement réservé.

159. A cet égard, il convient de tenir compte de l'expérience métropolitaine, qui a, après avoir mis en place une tarification horokilométrique de la course d'approche, privilégié aujourd'hui la tarification forfaitaire de celle-ci. En effet, la première était particulièrement mal perçue des consommateurs, qui, ayant réservé un taxi, découvraient en montant dans le véhicule, un montant variable, pouvant être élevé, alors qu'aucune prestation ne leur avait encore été rendue et qu'ils ne disposaient d'aucun moyen pour en contrôler l'exactitude (et de soupçonner le conducteur de prendre des détours afin d'augmenter le montant facturé). Se fondant sur le constat que le principe d'une facturation horokilométrique de la course d'approche génèrait une certaine défiance du consommateur qui ne peut en vérifier le montant, l'Autorité de la concurrence métropolitaine a ainsi conclu que la forfaitisation de la course d'approche constituait une évolution positive tant pour les consommateurs que pour les taxis<sup>18</sup>. Elle a notamment souligné l'effet positif de cette forfaitisation sur le segment de la maraude, qui, en diminuant la tentation des taxis de prendre des détours et d'augmenter le temps de la course d'approche, augmentait le nombre de taxis disponibles pour répondre aux sollicitations des clients en maraude.

160. Ainsi, l'Autorité polynésienne de la concurrence recommande, pour compléter les dispositions autorisant le segment de la réservation préalable de services de taxis, d'enrichir le projet de loi du pays d'une disposition relative à la tarification forfaitaire de la course d'approche, en ce que cette tarification garantit une transparence du prix qu'il paie au consommateur, qu'elle limite l'incitation des taxis à privilégier les courses réservées à l'avance au détriment des courses prises en maraude, et qu'elle empêche la fraude à la course d'approche.

161. S'agissant du montant du prix forfaitaire réglementé de la course d'approche dans le cadre d'une réservation préalable, il pourra être, à l'instar des autres tarifs réglementés, fixé par arrêté pris en conseil des ministres.

---

<sup>18</sup> Avis n° 15-A-07 de l'Autorité de la concurrence du 8 juin 2015 concernant un projet de décret et un projet d'arrêté relatifs au transport public particulier de personnes.



➤ *Au regard de l'introduction des compteurs horokilométriques*

162. Dans la mesure où le projet de loi du pays prévoit l'obligation pour les taxis de s'équiper en compteurs horokilométriques, les autorités compétentes doivent anticiper les implications de cette disposition en terme de tarification.
163. En principe, une structure tarifaire horokilométrique comprend une « indemnité horokilométrique », qui permet de combiner un mode de tarification proportionnel à la distance parcourue et un mode proportionnel au temps écoulé, en dessous d'une certaine vitesse dite vitesse de jonction, égale au rapport du prix horaire sur le prix kilométrique. En-dessous de cette vitesse, le compteur facture le temps passé et au-dessus le kilométrage parcouru. Le passage d'un mode à l'autre est automatique et instantané. Or, comme a pu le relever le Conseil puis l'Autorité de la concurrence métropolitaine à plusieurs occasions<sup>19</sup>, « *la tarification horokilométrique conduit à ce que le chauffeur de taxi est d'autant mieux rémunéré à l'heure de conduite que son taxi roule plus vite. La rémunération au temps écoulé (en dessous de la vitesse de jonction) permet cependant d'assurer au chauffeur une rémunération « plancher » lorsque son véhicule roule en dessous de cette vitesse. Cette méthode de tarification incite donc le chauffeur à sélectionner les tranches horaires où la circulation est fluide, où le parcours à une vitesse élevée est probable [...]. A contrario, le chauffeur a parfois intérêt à ne pas rouler et à attendre pendant les heures d'embouteillage qui rendent la circulation particulièrement lente [...]* ».
164. En d'autres termes, si le choix d'une tarification horokilométrique garantit un revenu minimum aux taxis lorsque la prestation qu'ils rendent s'effectue dans des conditions de circulation peu fluide voire d'embouteillages, il pourrait influencer toutefois sur les incitations des taxis à se rendre disponibles pour les clients et en conséquence sur l'ajustement de l'offre à la demande. En d'autres termes, le choix d'une tarification horokilométrique pourrait conduire les taxis à arbitrer entre course au tarif kilométrique et ne pas rouler sans que ces incitations soient compatibles avec la structure de la demande.
165. En conséquence, il conviendra de tenir compte, dans le cadre de l'introduction d'une structure tarifaire horokilométrique, de son impact sur les incitations de l'offre à satisfaire la demande. A cet égard, il faudra également tenir compte des variations de la demande (heures de forte et faible demande, selon les heures et les lieux) et de son élasticité-prix.
166. En l'absence d'éléments quantitatifs et qualitatifs précis sur le secteur, la mise en œuvre d'une structure tarifaire horokilométrique ne paraît pas aujourd'hui suffisamment documentée au regard des spécificités locales.
167. Sans remettre en cause l'introduction de compteurs horokilométriques dans les meilleurs délais, l'Autorité polynésienne de la concurrence recommande dans un premier temps de procéder à une batterie de tests basée sur des simulations de courses (trajets, horaires, etc.) afin de recueillir les données nécessaires au paramétrage de ces taximètres. Dans un second temps, l'Autorité recommande, en fonction des données et informations recueillies par l'observatoire dont la mise en place est recommandée, de procéder, le cas échéant, à une adaptation du paramétrage tarifaire pouvant retenir ou non la structure tarifaire horokilométrique.

---

<sup>19</sup> Avis du Conseil de la concurrence n° 05-A-02 du 24 janvier 2005 relatif au projet de décret modifiant le décret n° 87-238 du 6 avril 1987 réglementant les tarifs des courses de taxi, Avis de l'Autorité de la concurrence métropolitaine n° 09-A-51 du 21 octobre 2009 relatif au projet de décret modifiant le décret n° 87-238 du 6 avril 1987 réglementant les tarifs des courses de taxi.

#### **d) SUR LE NIVEAU DES TARIFS REGLEMENTES DES TAXIS**

168. Dans l'article LP 29 du projet de loi du pays portant sur la tarification, la détermination des tarifs réglementés est renvoyée, comme dans le cadre de la réglementation encore en vigueur, à des arrêtés d'application pris en conseil des ministres.
169. Bien que la réglementation tarifaire applicable au secteur ne relève pas du projet de loi du pays examiné par l'Autorité polynésienne de la concurrence, mais relèvera d'arrêtés pris en conseil des ministres ultérieurement, l'Autorité souhaite toutefois rendre compte des constats suivants.
170. En premier lieu, comme cela a été développé au paragraphe 19 du présent avis, la tarification réglementée des services de taxis, applicable depuis 2012 à Tahiti et Moorea, se décompose en plusieurs tarifs élémentaires dont le niveau maximum est fixé : la prise en charge à 1 000 F CFP et le kilomètre de course, qui se décline en tarif de jour à 130 F CFP et tarif de nuit à 230 F CFP auxquels peuvent s'ajouter des suppléments en fonction de la « hauteur », c'est-à-dire de l'altitude de l'adresse de destination, s'élevant à 500 F CFP, du poids des bagages, du transport d'encombrants ou d'animaux.
171. En deuxième lieu, l'instruction n'a pas permis de mettre à jour les origines et les justifications des niveaux tarifaires réglementés applicables depuis 2012, notamment du niveau de prise en charge.
172. La mise en place d'un observatoire des transports terrestres tel que recommandé plus haut et la collecte de données rendue possible par la mise en place de compteurs horokilométriques numériques pourraient avoir vocation, entre autres, à établir une « course de référence » représentative de l'activité moyenne des taxis sur laquelle pourrait se fonder la détermination des niveaux tarifaires réglementés.

#### **e) SUR LA TRANSPARENCE DES PRIX**

173. Le projet de loi du pays impose, pour les différentes professions, un dispositif d'affichage à l'attention des consommateurs (rappelé aux paragraphes 141 et suivants).
174. L'Autorité soutient la mise en place de ces dispositifs nécessaires à la parfaite information du consommateur des prix des prestations. Elle recommande cependant, s'agissant de la profession de taxi, que cet affichage prévoit explicitement la mention selon laquelle les tarifs affichés revêtent un caractère *maximum*, laissant la possibilité au taxi de proposer un tarif inférieur et au client de le négocier. Ces tarifs, et cette mention du caractère maximum, devraient être accessibles à la fois sur les sites internet officiels des autorités (direction des transports terrestres, service du tourisme...), mais également dans les lieux fréquentés par les touristes : halls d'aéroports, gares maritimes, marinas, offices du tourisme, hôtels et pensions.
175. En outre, dans la mesure où le projet de loi du pays prévoit la transmission des conditions tarifaires appliquées par les véhicules de remise et les transporteurs « multi-transports » à la DTT, celle-ci pourrait favoriser la transparence du secteur en les publiant et en les actualisant au fil de l'eau sur son site internet. Le service du tourisme pourrait faire de même.

\*\*\*

176. Sur un marché libre et concurrentiel, le prix d'un bien ou d'un service est déterminé par la rencontre de l'offre et de la demande sur le marché. En se substituant aux règles usuelles de la concurrence, la réglementation, et notamment celle des prix, doit viser le même but c'est-à-dire

l'adaptation de l'offre à la juste satisfaction de la demande. Or, au cas d'espèce, faute de données et de connaissance du secteur, on ne peut conclure à l'état de cette adéquation.

177. L'Autorité polynésienne de la concurrence recommande en conséquence de prêter la plus haute attention à la structure et aux niveaux tarifaires qui seront retenus, dans la mesure où ils impacteront nécessairement le fonctionnement concurrentiel du secteur des transports terrestres de personnes.

## **CONCLUSION**

178. Le projet de loi du pays portant réglementation de l'activité de transport routier particulier avec chauffeur, au moyen de véhicules de moins de dix places assises soumis à l'examen de l'Autorité polynésienne de la concurrence répond à un souci des pouvoirs publics de clarifier et de simplifier les cadres réglementaires applicables aux professions d'entrepreneurs de taxis et de véhicules de remise les regroupant au sein d'un même texte. Il répond également au besoin de prendre en compte le développement de nouvelles pratiques observées dans le secteur des taxis (la maraude et la réservation préalable) et les spécificités de certaines îles, dans lesquelles les transports de personnes et de marchandises devraient être mutualisés sur le même véhicule.
179. A plusieurs égards, le projet de loi de pays atteint ces objectifs dans le respect de l'efficacité économique et des règles de concurrence et au bénéfice du consommateur.
180. En premier lieu, le projet de loi du pays supprime un certain nombre de barrières à l'entrée en facilitant l'accès de nouveaux entrants aux secteurs des taxis et des véhicules de remise. L'Autorité polynésienne de la concurrence accueille ainsi très favorablement :
- la suppression du comité consultatif qui intervenait notamment dans le cadre de la procédure d'attribution des autorisations et des licences (à condition de ne pas instaurer un comité ad hoc qui remplirait les mêmes fonctions),
  - la simplification et la délocalisation des examens conduisant à l'obtention de l'attestation de qualification professionnelle (en veillant cependant à la composition des jurys pour s'assurer qu'aucune restriction injustifiée à l'accès à la profession ne puisse être instaurée),
  - la restriction des possibilités de transferts des autorisations et des licences à la famille rapprochée des titulaires, favorisant l'égalité d'accès et des conditions de concurrence aux nouveaux entrants et limitant les incitations à recourir à un marché secondaire sur lequel sont vendues les autorisations et les licences,
  - la suppression de la condition de capacité financière requise dans le cadre d'une demande d'autorisation d'exercer la profession de véhicules de remise.
181. Dans le même sens que ces évolutions, l'Autorité recommande de supprimer la consultation du service du tourisme dans le cadre de l'instruction des dossiers individuels de demande d'autorisation d'exercer les professions concernées par le projet de loi de pays, d'autant que cette consultation mal définie dans ses critères introduit la possibilité de rendre des avis insuffisamment justifiés voire discriminatoires. Toutefois, la concertation entre les services du tourisme et des transports terrestres, avec l'appui de leurs ministères respectifs doit être maintenue pour la définition des objectifs généraux et des stratégies à mettre en œuvre en matière de transports routiers de personnes avec chauffeur.

182. En deuxième lieu, le projet de loi du pays permet la diversification de l'offre de transports terrestres, autorisant la satisfaction de nouvelles demandes des consommateurs, le développement du secteur et la stimulation de la concurrence. Ainsi, l'Autorité polynésienne de la concurrence soutient-elle :
- la création des licences « multi-transports » dans les îles où elle se justifie,
  - l'élargissement des prestations de taxis à la maraude et à la réservation préalable.
183. Sur ces deux axes en particulier, l'Autorité polynésienne de la concurrence recommande toutefois :
- de rationaliser, de motiver et, le cas échéant, d'adapter, à l'appui des résultats de l'outil statistique recommandé, le zonage où sont introduites les licences « multi-transports », soit à ce jour, l'ensemble des îles, à l'exclusion de Tahiti où le cloisonnement des activités de transports de personnes et de marchandises demeure,
  - d'accompagner l'ouverture du marché de la réservation préalable en créant un répertoire public exhaustif des taxis disponibles à la réservation dont la promotion auprès des consommateurs et l'accessibilité doivent être prises en charge et garanties par les autorités compétentes.
184. En troisième lieu, le projet de loi du pays contribue à la transparence et à l'objectivité dans le secteur :
- par la mise en place obligatoire de compteurs horokilométriques dans les taxis, qui doit être effective, selon l'Autorité, dès que possible et, en tout état de cause bien en amont du 1<sup>er</sup> janvier 2021,
  - par l'affichage obligatoire des tarifs réglementés dans les véhicules à condition toutefois de mentionner systématiquement et explicitement leur caractère maximal.
185. Pour toutefois garantir davantage de transparence et d'objectivité, l'Autorité polynésienne de la concurrence recommande :
- la mise en place d'un observatoire s'appuyant sur un outil statistique de suivi des activités de transports terrestres de personnes sur le territoire, publics et privés, et en particulier de l'activité des taxis et des transporteurs touristiques, par les services en charge des transports terrestres en association avec les acteurs concernés, et notamment avec le service du tourisme,
  - la publication systématique et régulièrement actualisée des tarifs réglementés par les autorités compétentes, en insistant sur le caractère maximal des tarifs affichés.
186. Cependant, le projet de loi du pays comprend encore quelques dispositions qui s'inscrivent à l'encontre du bon fonctionnement des marchés, de l'efficacité économique et du développement de la concurrence.
187. En premier lieu, l'Autorité polynésienne de la concurrence recommande fortement la suppression de la mention de l'article LP 8 : « *Cette autorisation pourra être refusée s'il est démontré que les besoins du marché visé par la demande sont satisfaits par les services de transport routier de personnes en activité* ». L'Autorité préconise en effet de ne pas limiter quantitativement le nombre d'acteurs sur le marché. Une telle limite, instaurée directement ou indirectement, contribue essentiellement à protéger les acteurs en place au détriment du consommateur et de l'efficacité économique.

188. En deuxième lieu, pour éviter les barrières à l'entrée et les discriminations injustifiées, l'Autorité recommande :
- de supprimer l'obligation de présenter une autorisation de stationnement sur les places réservées aux taxis pour demander une autorisation d'exercer la profession d'entrepreneurs de taxis, dans la mesure où ils peuvent exercer sur des segments de marché qui n'en nécessitent pas.
  - de préciser par les textes adéquats la procédure et les critères permettant aux maires de prendre des décisions d'attribution de place de stationnement objectives, transparentes et non discriminatoires,
189. En troisième lieu, l'Autorité recommande la suppression des dispositions instaurant une réglementation par les prix de la profession d'entrepreneur de véhicule de remise, dans la mesure où, d'une part et contrairement au cas des taxis, elle ne se justifie pas et, d'autre part, où l'instauration d'un tarif minimal ne se révèle que très exceptionnellement une mesure favorisant l'efficacité économique.
190. Enfin, pour renforcer le projet de loi du pays au regard des principes de la concurrence et de l'efficacité économique, l'Autorité recommande :
- d'évaluer les conséquences de l'absence d'encadrement des tarifs de certaines prestations que délivreront les transporteurs « multi-transport » sur le bien-être des consommateurs et l'efficacité économique, dans la mesure où cet encadrement pourrait être justifié,
  - d'enrichir le projet de loi du pays d'une disposition relative à la tarification forfaitaire de la course d'approche sur le segment de la réservation préalable,
  - de procéder, sans remettre en cause l'introduction de compteurs horokilométriques dans les meilleurs délais, dans un premier temps à une batterie de tests basée sur des simulations de courses (trajets, horaires, etc.) afin de recueillir les données nécessaires au paramétrage des taximètres. Dans un second temps, en fonction des données et informations recueillies par l'observatoire, de procéder à une adaptation, le cas échéant, du paramétrage tarifaire pouvant retenir ou non la structure tarifaire horokilométrique.
  - de subordonner le maintien de la licence à la transmission par son détenteur des informations statistiques dont les pouvoirs publics ont besoin pour disposer d'une meilleure connaissance du secteur.
  - d'autoriser deux entrepreneurs indépendants à exercer avec un seul et même véhicule, ce qui diminuerait le coût d'entrée sur le marché et optimiserait l'investissement.
191. N'ayant pas été destinataire des projets d'arrêtés d'application du projet de loi du pays, qui peuvent comporter des dispositions restrictives de concurrence, l'Autorité polynésienne de la concurrence rappelle qu'elle peut être consultée, sur le fondement de l'article LP 620-1 III du code de la concurrence sur des principes de tarification ainsi que sur la détermination de niveaux de tarifs réglementés. Selon cet article, « *L'Autorité peut être saisie par le Président de la Polynésie française de tout projet de loi du pays, de délibération, d'arrêté ou d'instruction, et par le président de l'assemblée de la Polynésie française de toute proposition de loi du pays ou de délibération en liaison avec le fonctionnement concurrentiel des marchés ou avec la régulation d'un secteur* ».

## Recommandations

<b>Recommandation n°1</b>	Supprimer la consultation du service du tourisme dans le cadre de l’instruction des dossiers individuels de demande d’autorisation d’exercer les professions concernées par le projet de loi de pays
<b>Recommandation n°2</b>	Rationaliser, motiver et, le cas échéant, adapter, à l’appui des résultats de l’outil statistique recommandé le zonage où sont introduites les licences « multi-transports », soit à ce jour, l’ensemble des îles, à l’exclusion de Tahiti où le cloisonnement des activités de transports de personnes et de marchandises demeure
<b>Recommandation n°3</b>	Accompagner l’ouverture du marché de la réservation préalable en créant un répertoire public exhaustif des taxis disponibles à la réservation dont la promotion auprès des consommateurs et l’accessibilité doivent être prises en charge et garanties par les autorités compétentes
<b>Recommandation n°4</b>	Mettre en place un observatoire s’appuyant sur un outil statistique de suivi des activités de transports terrestres de personnes sur le territoire, publics et privés, et en particulier de l’activité des taxis et des transporteurs touristiques, par les services en charge des transports terrestres en association avec les acteurs concernés, et notamment avec le service du tourisme
<b>Recommandation n°5</b>	La publication systématique et régulièrement actualisée des tarifs réglementés par les autorités compétentes, en insistant sur le caractère maximal des niveaux affichés
<b>Recommandation n°6</b>	Supprimer la mention rendant possible un refus d’autorisation d’exercer sur le fondement d’une adéquation de l’offre à la demande prévue à l’article LP 8 qui institue un quota ou un numerus clausus
<b>Recommandation n°7</b>	Supprimer l’obligation de présenter une autorisation de stationnement sur les places réservées aux taxis pour demander une autorisation d’exercer la profession d’entrepreneurs de taxis, dans la mesure où ils peuvent exercer sur des segments de marché qui n’en nécessitent pas
<b>Recommandation n°8</b>	Préciser par les textes adéquats la procédure et les critères permettant aux maires de prendre des décisions d’attribution de place de stationnement objectives, transparentes et non discriminatoires,
<b>Recommandation n°9</b>	Supprimer les dispositions instaurant une réglementation par les prix de la profession d’entrepreneur de véhicule de remise
<b>Recommandation n°10</b>	Evaluer les conséquences de l’absence d’encadrement des tarifs de certaines prestations que délivreront les transporteurs « multi-transports » sur le bien-être des consommateurs et l’efficacité économique
<b>Recommandation n°11</b>	Enrichir le projet de loi du pays d’une disposition relative à la tarification forfaitaire de la course d’approche sur le segment de la réservation préalable
<b>Recommandation n°12</b>	Sans remettre en cause l’introduction de compteurs horokilométriques dans les meilleurs délais, procéder dans un premier temps à une batterie de tests basée sur des simulations de courses (trajets, horaires, etc.) afin de recueillir les données

	nécessaires au paramétrage des taximètres. Dans un second temps, en fonction des données et informations recueillies par l'observatoire, de procéder à une adaptation, le cas échéant, du paramétrage tarifaire pouvant retenir ou non la structure tarifaire horokilométrique
<b>Recommandation n°13</b>	Subordonner le maintien de la licence à la fourniture par leur détenteur des informations statistiques dont les pouvoirs publics ont besoin pour disposer d'une meilleure connaissance du secteur.
<b>Recommandation n°14</b>	Autoriser deux entrepreneurs indépendants à exercer avec un seul et même véhicule, ce qui diminuerait le coût d'entrée sur le marché et optimiserait l'investissement.
<b>Recommandation n°15</b>	Consulter l'Autorité polynésienne de la concurrence sur le fondement de l'article LP 620-1 III du code de la concurrence sur les principes de tarification ainsi que sur la détermination de niveaux de tarifs réglementés qui peuvent comporter des dispositions restrictives de concurrence

Délibéré sur le rapport oral d'Hélène Bonnet, *rapporteur*, et l'intervention de Gwenaëlle Nouët, *rapporteur général*, par Jacques Mérot, *président*, Hinano Bagnis, Maïana Bambridge et Julien Vucher-Visin, *membres*.

Le président,

Jacques MEROT