



Madame Elisabeth Borne
Ministre des Transports
Hôtel LE PLAY
40, rue du Bac
75007 Paris

Paris, le 14 mai 2018,

Madame La Ministre,

Vos équipes nous ont réunis, le 3 mai dernier, afin de présenter les mesures envisagées dans la future Loi d'Orientation des Mobilités pour le secteur du transport à la demande.

Nous tenons à vous alerter sur notre grande inquiétude et marquer notre forte réticence par rapport aux projets présentés.

Le secteur du taxi représente un gisement d'emplois durables avec des carrières dépassant souvent les 10 ans. Après deux lois au cours du précédent quinquennat, soit cinq ans sans interruption de troubles sociaux et de concertations, notre secteur a besoin de stabilité et visibilité. Alors que ni la loi de 2014 ni la loi de 2016 ne sont parfaitement appliquées, que certains décrets d'application peinent à sortir, les mesures présentées pour la future Loi LOM représentent un nouveau bouleversement massif. Elles vont créer une multitude de nouvelles contraintes pour les taxis (open data obligatoire, ...) et une dérégulation additionnelle concernant les transports à la demande concurrents (légalisation de la maraude électronique pour les VTC, covoiturage bientôt rémunéré, ...). Cela va créer une nouvelle déstabilisation du secteur avec les mêmes conséquences qu'ont vécu les taxis depuis les 4 dernières années, à savoir notamment une paupérisation de leurs métiers et toutes les dérives réglementaires que la concurrence a fait subir aux taxis.

La priorité est à l'application des textes votés

Il existe aujourd'hui une déconnexion totale entre le rythme législatif et la réalité sur le terrain où l'administration n'arrive pas à appliquer les textes et où les chauffeurs souffrent.

Plusieurs éléments majeurs doivent être appliqués afin de disposer d'un recul suffisant avant une éventuelle évolution de la législation :

- Mettre en place l'observatoire du TPPP en publiant notamment les décrets sur la collecte des données pour lesquels nos organisations vous ont transmis leurs positions respectives en janvier
- Faire appliquer la législation en contrôlant la maraude électronique
- Faire appliquer la législation en contrôlant les macarons et les cartes professionnelles VTC



- Augmenter, proportionnellement à l'évolution du nombre de chauffeurs, les effectifs affectés au contrôle du respect du Code des Transports dans les métropoles.
- Autoriser et déployer la vidéo-verbalisation sur les voies de taxis existantes, y compris les voies autoroutières ;

Nous sommes opposés au projet d'Open Data et de Billettique multimodale tel que prévu à ce jour

Nous sommes conscients de l'utilité de la création de plateformes d'informations régionales à destination des usagers des transports subventionnés (ex : transports en commun, Velib', Autolib'...). Néanmoins, cette démarche ne peut inclure avec les mêmes contraintes et obligations tous les acteurs et notamment les taxis qui sont opérés par un chauffeur indépendant ne bénéficiant pas de subvention et étant soumis à une réglementation tarifaire, il est impossible de faire une comparaison de prix à l'utilisateur selon le mode de transport envisagé (les uns étant au forfait et le taxi au taximètre).

C'est pourquoi, nous attirons votre attention sur les risques que représentent une ouverture de données contrainte dans le secteur du T3P. En particulier, il ne sera plus possible de garantir la confidentialité des trajets pour les passagers, les chauffeurs, ainsi que de préserver le secret des affaires.

Le projet envisagé est inacceptable pour la profession de taxi :

- Il rend obligatoire la commande numérique via la plateforme d'Etat « le.taxi » imposant aux chauffeurs de nouvelles contraintes et dépenses
- Il renie l'indépendance des chauffeurs de taxi contraints de travailler pour des plateformes et de partager en permanence leur position ainsi qu'indirectement celle des clients
- Il institutionnalise la maraude électronique illégale des VTC sous couvert de « réservation » alors qu'il s'agit d'une prérogative des taxis

Aucun motif, ni d'application des textes européens, ni d'urgence de calendrier, ne justifie un tel dispositif avec si peu de concertation.

Nous sommes opposés au principe de création d'une catégorie de transport occasionnel rémunéré par des non-professionnels

Nous entendons votre souhait de développer les solutions de mobilité à la demande dans les zones rurales ou non-denses. Il apparaît, néanmoins, que la piste actuellement envisagée pour y parvenir ne permettrait pas nécessairement de résoudre ces difficultés et risquerait, en outre, d'en créer de nouvelles.

- Les expérimentations en cours de modèles innovants montrent que les plateformes de covoiturage en zones peu denses peinent davantage à trouver des passagers que des conducteurs, même lorsque ces derniers sont bénévoles.
- Néanmoins, s'il existe un déficit d'offre dans certaines zones, il sera préférable de s'appuyer sur les solutions existantes telles que les taxis, en les adaptant ou les subventionnant plutôt que de créer un nouveau dispositif.

Le projet envisagé est inacceptable pour la profession de taxi :



- La définition légale du covoiturage (article L3132-1 du Code du transport) devrait au contraire préciser que seul le conducteur peut prédéterminer le trajet et non le passager, et que le barème tarifaire maximal qui s'applique est tel que défini dans le Bulletin Officiel des Finances Publiques,
- La loi Grandguillaume n'a pas changé la réglementation du régime LOTI capacitaire dans les zones rurales non denses
- Ce nouveau régime attirera sur les routes de nouveaux chauffeurs se transformant rapidement en racoleurs ou taxis clandestins :
 - o Comment les forces de police pourront-elles effectuer un contrôle de maraude illégale si, à tout moment, un chauffeur peut déclarer effectuer une course de covoiturage vers une zone non dense ?
 - o Cette concurrence déloyale permettra de rester en dessous du seuil de chiffre d'affaires annuel imposable tout en ciblant son activité sur certains créneaux horaires ou certains trajets très rentables pour maximiser le revenu horaire.
- Il s'agit d'une nouvelle brèche pour certaines plateformes habituées à s'y engouffrer
 - o L'histoire récente a montré que certaines plateformes de mobilité sont promptes à s'engouffrer dans les brèches juridiques pour contourner les réglementations sectorielles et fiscales existantes. On peut par exemple citer : UberPop, Heetch ou les chauffeurs Loti
 - o Le temps judiciaire étant beaucoup plus étiré que le temps économique, ces entreprises parviennent souvent à déstabiliser économiquement l'intégralité d'un secteur avant que les décisions de justice s'appliquent. C'est pourquoi il apparaît primordial de veiller à ce que la Loi n'ouvre aucune brèche.
- Comment les conditions d'exercice de ce statut pourraient-elles garantir à la fois la sécurité des passagers et l'équité avec les taxis :
 - o Tarif au kilomètre encadré ?
 - o Responsabilité civile ?
 - o Contrôle du véhicule ?
 - o Charges sociales, TVA, imposition ?
- La définition d'un trajet en zone non-dense ou rurale est par nature floue :
 - o Quid des zones péri-urbaines ?
 - o La zone concernée doit-elle être la zone de départ ? D'arrivée ? Traversée ? Les trois ? Pour le passager ? pour le conducteur ?
 - o Comment contrôler un chauffeur déclarant des trajets entre Mondeville et Goussainville (deux zones peu denses au sud et au nord de Paris), permettant ainsi de proposer à des passagers des trajets entre les gares et aéroports excentrés des métropoles, et les centres-villes ?

Une véritable concertation est nécessaire pour partager avec vous nos propositions

Les enjeux sont colossaux tant pour les chauffeurs que les usagers. Nous avons des propositions et souhaitons contribuer de façon constructive à la réflexion . Néanmoins, ces sujets ne peuvent être traités dans un délai si court avec une consultation des organisations professionnelles les 3 et 15 mai pour un texte présenté au Conseil d'Etat en juin.



En attendant l'application des textes déjà votés et une meilleure visibilité sur le secteur, nous demandons que les sujets concernant le transport à la demande soient en l'état gelés et abordés dans la concertation avec nos organisations. Nous sommes force de propositions et souhaitons éviter de nouvelles tensions telles que la profession en a connu depuis 2009.

Nous vous prions de bien vouloir agréer, Madame La Ministre, l'expression de notre considération,

SIGNATAIRES

<p>Kader REMANA CFDT TAXIS</p> 	<p>Christophe JACOPIN GESCOMP</p> 
<p>Allan UNDERWOOD CSLVA</p> 	<p>Djillali OUANFOUF SDCTP</p> 
<p>Tony BORDENAVE FFTP</p> 	<p>Yann RICORDEL SNCR</p> 
<p>Didier HOGREL FNAT</p> 	<p>Mahecor DIOUF S.G. Sud Taxi</p> 
<p>Michel GOUGEON FNAT</p> 	<p>Ibrahima SYLLA Taxis de France</p> 
<p>Ahmed SENBEL FNTI</p> 	<p>Armand JOSEPH-LOUDIN UNIT</p> 
<p>Nordine DAHMANE FO</p> 	