

Union Nationale des Taxis



Monsieur le Sénateur Jean-François RAPIN

Commission de l'Aménagement du Territoire et du
Développement Durable
15, rue de Vaugirard
75006 PARIS

Paris, le 26 octobre 2016

OBJET : PROPOSITION DE LOI RELATIVE A LA REGULATION,
A LA RESPONSABILISATION ET A LA SIMPLIFICATION DANS LE
SECTEUR DU TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES

Monsieur le Sénateur,

Je me permets de revenir vers vous concernant la proposition de Loi relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes présentée en Commission de l'Aménagement du Territoire et du Développement Durable le 19 octobre dernier, et tiens à m'associer aux compliments qui vous ont été adressés pour votre travail sur cette proposition de loi, dont vous avez pointé du doigt tous les enjeux.

En effet, comme vous l'avez-vous-même noté, la Loi dite « Thévenoud » se voulait une loi d'équilibre mais n'a pu anticiper les agissements de certaines plateformes qui ont profité de nombre de carences de notre système pour développer le transport clandestin [avec des chauffeurs non déclarés] et illégal [en utilisant notamment les conducteurs « Loti » ou en contournant la réglementation sur la « maraude » réservée aux taxis].

C'est dans ces conditions qu'après de longs mois de concertations entre les différents acteurs du transport de personnes – Taxi, VTC, Loti, sous l'égide du Député Laurent Grandguillaume dont je tiens encore une fois à saluer le travail, cette nouvelle proposition de Loi vous est présentée : **elle est le fruit d'un travail commun entre les organisations professionnelles représentant exploitants et conducteurs de transport de personnes**, et les mesures proposées – quand bien même elles ne font pas l'unanimité – ont pour vocation de pérenniser les entreprises et emplois dans le secteur du transport de personnes.

Certes, certaines plateformes voient d'un mauvais œil le fait qu'on les contraigne à RESPECTER LA REGLEMENTATION FRANCAISE ! Et je sais toutes les pressions, lobbies et stratégies que certaines d'entre elles ont déployés pour voir vider cette proposition de loi de tout son contenu. Pour autant, comme les organisations professionnelles Taxi, VTC et Loti l'ont rappelé dans un récent communiqué de presse « *les plateformes ne représentent ni les exploitants ni les conducteurs du secteur du transport de personnes ; la seule faillite qu'elles craignent, c'est la leur !* ».

Vos propositions visant à simplifier tant la rédaction du texte pour en éviter les interprétations ou les recours en inconstitutionnalité, que les modalités de sanctions en proposant la mise en œuvre par voie réglementaire de contraventions pour chaque manquement ou infraction constatée, vont dans le sens de la simplification voulue par ce texte.

Pour autant, les échanges qui ont eu lieu lors de la Commission appellent de notre part les observations suivantes :

CONCERNANT L'ARTICLE 1^{ER}, notamment l'article L.3142-2 relativement aux documents dont doivent justifier les conducteurs (professionnels ou non), il est essentiel pour la sécurité des personnes transportées que les conducteurs justifient également de la **carte grise du véhicule dûment assuré pour effectuer les prestations de transport de personnes ou utilisé dans le cadre du covoiturage**. Il est en effet essentiel que le lien soit fait entre le justificatif d'assurance présenté et le véhicule utilisé dans le cadre de la prestation de transport pour garantir aux usagers la couverture des dommages en cas de sinistre.

CONCERNANT L'ARTICLE 2 visant à améliorer la connaissance du secteur par l'ensemble des acteurs du transport de personnes, publics ou privés, il s'agit encore une fois pour les autorités de pouvoir prévenir les fraudes organisées volontairement ou involontairement par certaines plateformes.

La récente loi sur la République Numérique publiée le 8 octobre dernier a introduit la notion de « *Loyauté des plateformes et informations des consommateurs* » en imposant aux opérateurs de plateforme en ligne de délivrer aux consommateurs une information loyale, claire et transparente sur :

« 1° *Les conditions générales d'utilisation du service d'intermédiation qu'il propose et sur les modalités de référencement, de classement et de déréférencement des contenus, des biens ou des services auxquels ce service permet d'accéder ;*

« 2° *L'existence d'une relation contractuelle, d'un lien capitalistique ou d'une rémunération à son profit, dès lors qu'ils influencent le classement ou le référencement des contenus, des biens ou des services proposés ou mis en ligne ;*

« 3° *La qualité de l'annonceur et les droits et obligations des parties en matière civile et fiscale, lorsque des consommateurs sont mis en relation avec des professionnels ou des non-professionnels.*

Si elle propose la régulation des plateformes internet au sens large – y compris celle organisant « *compétitions de jeux vidéo* » - il est dommage de constater qu'elle ne propose pas des mesures efficaces pour **prévenir** la fraude organisée par certaines plateformes de e-commerce ou encore d'économie collaborative.

Pour autant, au regard de la multiplication des fraudes et malversations organisées dans notre secteur d'activité, il nous apparaît essentiel **d'étendre les pouvoirs de l'Autorité administrative compétente au sens des dispositions de l'article L.111-7-1 et L.511-6 du Code de la Consommation, à l'ensemble des infractions et manquements aux dispositions du Livre Ier du Code des Transports relatif aux « Transport de Personnes »**.

CONCERNANT L'ARTICLE 4, comme je vous l'avais déjà précisé, il est important de rappeler que le conflit social est né du fait des détournements de la réglementation en matière de transport particulier de personnes organisés par certaines plateformes qui ont fait appel à des conducteurs clandestins, c'est-à-dire ne disposant d'aucun agrément ni assurance leur permettant de faire du transport particulier de personnes.

Il s'agit – et c'est toujours le cas – soit de conducteurs non déclarés, soit de conducteurs employés par des entreprises de transport collectif qui, en utilisant les dispositions de l'article L. 3112 du Code des Transports, organisent du transport particulier de personnes avec leurs salariés.

Ces pratiques sont totalement illégales et donnent lieu, depuis 2014, à de nombreuses procédures judiciaires et administratives tant à l'encontre des plateformes que de ces sociétés de transport public.

C'est dans ces conditions que, devant la Commission de l'Assemblée Nationale, les organisations professionnelles ont contesté le délai du « *1er juillet 2018* » prévu au II de l'article 4, qui permet à ces entrepreneurs « Loti » (transport public) et aux plateformes **de continuer à enfreindre la réglementation pendant 2 ans.... !**

Vous comprendrez que cela n'est pas acceptable pour l'ensemble des professionnels du Transport Public Particulier de Personnes qui sont soumis à des obligations de capacité professionnelle, d'honorabilité et d'assurance, justifiées pour la sécurité des personnes transportées.

CONCERNANT L'ARTICLE 6, il s'agit en effet de dispositions réglementaires introduites par le Décret du 19 avril 2012.

Je tiens néanmoins à rappeler, au regard des nombreuses polémiques que cet article a suscité (sûrement instiguées par certaines plateformes) :

- D'une part, **que les activités de taxi et d'exploitant de Voiture de Transport avec Chauffeurs sont toutes deux des activités artisanales** et dépendent des Chambres de Métiers et de l'Artisanat !

En effet, les Chambres de Métiers et de l'Artisanat sont compétentes pour l'ensemble des secteurs d'activité dans lesquels une qualification professionnelle est nécessaire pour exercer l'activité professionnelle concernée. Ainsi, l'instar des activités d'ambulances ou de déménagement, les activités de taxis et exploitants de voiture de transport avec chauffeur (ancienne « Petite remise » ou « Grande remise ») sont des activités artisanales.

C'est dans ces conditions que les organisations professionnelles concernées n'ont émis aucune opposition au transfert de compétence afin de sécuriser le parcours des professionnels du secteur du T3P.

- D'autre part, certaines plateformes ont insinué que « l'Union Nationale des Taxis » - dont je suis le président – organiserait les futurs examens en faisant état de ma fonction de Président de l'Assemblée Permanente des Chambres de Métiers et de l'Artisanat. Je tiens à rappeler que mon mandat au sein de cette institution s'arrête le 13 décembre prochain mais surtout, que l'impartialité des chambres de métiers et de l'artisanat dans la mise en œuvre, pour le compte de

l'Etat, de certaines de ses missions, a été reconnue notamment par la transposition de la directive qualification 2005/36/CE qui a modifié la loi n°96-603 du 5/07/96, et le décret n°98-246 du 2/04/98 : les chambres de métiers et de l'artisanat sont désignées comme compétentes pour délivrer l'attestation de qualification professionnelle pour les nationaux et les ressortissants européens (auparavant compétence des préfetures).

Toutes les polémiques développées par certaines plateformes sont sans fondement, mais ont malheureusement envenimé un débat qui méritait qu'on s'intéresse plus à l'objectif voulu par les professionnels du secteur visant à harmoniser l'accès aux professions du T3P, que par des intérêts purement spéculatif de certains opérateurs visant à multiplier le nombre de chauffeurs pour paupériser un secteur déjà affecté par la crise financière.

Je tiens encore une fois à vous remercier pour votre travail et votre impartialité dans la gestion de cette proposition de loi et reste bien entendu à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

Je vous prie de croire, Monsieur le Sénateur, en l'assurance de ma respectueuse considération.

