



Jean-Baptiste Djebbari
Hôtel Le Play
40, rue du Bac
75007 PARIS

Alain Griset
139 rue de Bercy
75012 PARIS

Paris, le 27 janvier 2021

Messieurs les Ministres,

Par la présente, nous vous sollicitons pour vous faire part du **profond décalage entre la feuille de route du gouvernement définie avant la crise sanitaire et la situation actuelle de la profession de taxi**, lourdement impactée par l'arrêt du tourisme, du voyage d'affaires et de la vie sociale. Un ajustement des priorités est nécessaire pour prendre en compte la réalité de la situation sur le terrain et la tension sociale.

Un secteur déjà instable avant l'impact majeur de la crise sanitaire :

- Pour rappel, le secteur du T3P regroupe environ 90 000 à 100 000 chauffeurs dont 2/3 de taxis et 1/3 de VTC. Il a connu **deux lois au cours du précédent quinquennat** (Thévenoud et Grandguillaume), qui ont permis de définir **un nouvel équilibre encore précaire**, fruit d'une longue concertation avec les chauffeurs de taxis et de VTC ainsi que les plateformes. Cela a représenté presque six ans sans interruption de troubles sociaux, de dialogue et d'élaborations de lois votées à la quasi-unanimité des deux chambres.
- **L'existence de deux statuts** permet d'**offrir un choix aux consommateurs** comme par exemple entre une tarification libre ou un tarif réglementé. Cela laisse également la possibilité pour **les chauffeurs de s'orienter vers la profession correspondant le mieux à leurs attentes**, pour un travail à temps plein avec des tarifs régulés (Taxi) ou à temps partiel avec des tarifs dynamiques (VTC).
- Néanmoins, la crise sanitaire a fortement fragilisé cet équilibre en réduisant massivement les déplacements.

La priorité est à la stabilisation du cadre législatif et l'application de la loi avec un renforcement des contrôles :

- Plus de 10 ans après l'arrivée des VTC, **l'Etat ne dispose toujours pas d'outil pour connaître avec précision le nombre de chauffeurs** en réelle activité, malgré l'observatoire prévu par la Loi Grandguillaume dès 2016. Les pouvoirs publics ne peuvent donc s'appuyer sur aucun élément



chiffré pour définir une politique de mobilité, de transition énergétique ou de sécurité des passagers.

- L'actualité des derniers mois montre bien la **difficulté de l'État à maîtriser les dommages d'une digitalisation non maîtrisée** du secteur du transport de personnes :
 - Multiplication des chauffeurs illégaux¹
 - Multiplication des violences faites aux femmes par des chauffeurs VTC²
 - Explosion du racolage dans les gares et aéroports avec encore le 13 janvier dernier l'agression d'un chauffeur de taxis par 9 chauffeurs illégaux.
- Cette situation est principalement liée à l'absence de réels contrôles par les plateformes du profil des chauffeurs (existence d'une carte professionnelle, permis de conduire, ...) ou de la location de comptes
 - ⇒ **Il est essentiel d'aller au bout de la mise en place de la loi Grandguillaume qui prévoit des dispositifs pour maîtriser cette situation avec notamment l'article 1 (vérification obligatoire des documents des chauffeurs) et l'article 2 (transmission périodique de données par les plateformes).**

Les travaux initiés par certains membres du gouvernement sont en décalage total avec les préoccupations d'une profession durement touchée par la crise sanitaire et économique :

- Examen d'accès à la profession :
 - Aujourd'hui, 74% des chauffeurs taxis et VTC estiment l'examen actuel facile ou très facile. Les professionnels du secteur estiment que le contenu de l'examen est le juste nécessaire pour exercer son métier. Mais qu'il existe parfois des décalages entre le contenu prévu et les sujets d'examen faute de référentiel pédagogique détaillé et conforme.
 - **Nous partageons la nécessité de publier rapidement le décret d'organisation des examens** pour prendre en compte la décision du Conseil d'État, avec néanmoins des ajustements essentiels du dispositif :
 - Examen théorique : afin d'assurer la pertinence des questions, les professionnels doivent être associés à l'élaboration d'un référentiel et d'une base de sujets sans toutefois choisir les sujets des épreuves.
 - Examen pratique : pour évaluer le mieux possible l'aptitude des candidats, le deuxième membre du jury de l'examen doit en priorité être un professionnel (taxi pour les candidats taxi, VTC pour les candidats VTC) à défaut un agent assermenté.

¹ https://www.lepoint.fr/faits-divers/un-reseau-de-faux-chauffeurs-vtc-demantele-a-l-aeroport-de-roissy-21-12-2020-2406746_2627.php

² <https://www.egalite-femmes-hommes.gouv.fr/wp-content/uploads/2020/05/CP-Marlene-Schiappa-annonce-le-plan-Angela-pour-lutter-contre-le-harcelement-de-rue-28.05.20.pdf>



- ⇒ **En complément du décret, un arrêté doit confirmer l'implication des professionnels dans l'examen théorique (rédaction d'un référentiel et d'une base de sujet) et pratique.**
- En revanche **le projet d'une éventuelle réforme de l'examen, visant à diminuer le niveau d'exigence, ne répond ni à une attente des professionnels du secteur, ni aux impératifs de sécurité et qualité de service des passagers, ni même à un bilan circonstancié. Il n'est pas acceptable pour notre profession d'avoir une refonte des examens nationaux en l'état.**
 - Étant donné le manque de recul et l'impact des crises sanitaires et économiques, un tel projet doit être ajourné.
 - **Digitalisation de la profession :**
 - Les taxis ont montré leur capacité à se moderniser et s'adapter aux enjeux digitaux.
 - La Loi LOM introduit pour les chauffeurs de taxi de nouvelles obligations : de partager leur position géographique, leur disponibilité et d'accepter les demandes de courses envoyées par la plateforme d'État *le.taxi*
 - Ce dispositif pose de nombreuses questions concernant l'équilibre concurrentiel puisque les taxis seront les seuls à communiquer ces informations, accessibles aux concurrents, de façon obligatoire. Le volet de la transposition eu égard au VTC n'est pas assuré à ce jour en tant que tel, conduisant à un manquement, en lien avec la non-parution des décrets d'application des articles 1 & 2 de la Loi Grandguillaume.
 - Plusieurs plateformes VTC privées ont participé à des réunions de travail sur ce dispositif pourtant baptisé « *le.taxi* ». Il est inacceptable pour la profession que des taxis soient obligés d'exécuter des courses envoyées par des plateformes VTC.
 - **Gestion du registre des VTC :**
 - Nous venons d'apprendre la volonté du gouvernement de modifier la loi pour transférer la compétence de gestion du fichier des VTC du Ministère des transports aux préfets de région.
 - Nous vous faisons parts de notre incompréhension devant cette évolution qui n'a fait l'objet d'aucune discussion ou information dans le cadre du Comité National du T3P. Il n'existe aucune urgence. D'autant plus que plusieurs points nécessitent un approfondissement : la connaissance des préfets de région du secteur du T3P, les moyens humains et matériel nécessaires pour traiter un tel transfert
 - Le sens de la démarche nous échappe et renforce le caractère anxiogène des actions politiques du gouvernement actuel à notre rencontre.



Afin d'améliorer l'offre de mobilité et apaiser une profession au bord de l'explosion sociale, nous demandons que soit re-priorisés les travaux du gouvernement :

- En urgence dans les prochains mois :
 1. La **publication du décret de l'article 2 de la loi Grandguillaume** et l'application des lois votées notamment l'article 1 de la loi Grandguillaume
 2. Le **renforcement des moyens de lutte contre le racolage et la fraude** avec une adaptation législative pour faciliter le constat et la sanction de l'infraction
 3. Une **revue opérationnelle du fonctionnement du secteur** afin d'harmoniser les pratiques et encadrer certaines dérives (notamment sur la création d'ADS, l'utilisation des véhicules relais, ...)
 4. La **publication du décret d'organisation des examens** sous réserve d'un arrêté apportant les garanties suffisantes sur l'implication des professionnels

- Dans la seconde partie de 2021
 1. la **mise en place d'un référentiel pédagogique pour l'examen**, avec les professionnels membres du comité national T3P, afin de clarifier les attendus en lien avec la branche du 4932Z.
 2. la **mise en place d'un plan d'accompagnement à la transition écologique des taxis** pour prendre en compte leurs spécificités (tarifs réglementés ne permettant pas de facturer le surcoût d'équipement lié à la mobilité en cours d'électrification, obligation de prise en charge incompatible avec les restrictions des ZFE, ...).

Nous détaillerons notre proposition de calendrier de travail avec nos interlocuteurs du Ministère des Transports.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à notre demande.

Nous vous prions de bien vouloir agréer, Messieurs les Ministres, l'expression de notre haute considération.

Fédération Nationale des
Artisans du Taxi
Michel GOUGEON,
Président

Fédération Nationale des
Taxis Indépendants (FNTI)
Ahmed SENBEL,
Président

Union Nationale des
Industries du Taxi (UNIT)
Armand JOSEPH-LOUDIN,
Délégué Général

Union Nationale des Taxis
(UNT)
Rachid BOUDJEMA,
Président