

37 PROPOSITIONS **POUR MODERNISER LE TAXI**



Fédération Nationale Du Taxi - FNDDT

HISTORIQUE

de la Fédération Nationale Du Taxi – FNDT

Créée en février 2008, la Fédération Nationale du Taxi – FNDT s'est affirmée face au protocole d'accord du ministère de l'Intérieur. Défendant avec clairvoyance les intérêts des taxis, la FNDT n'a pas soutenu cet accord. Pourtant ratifié depuis 7 ans par d'autres fédérations professionnelles, le protocole n'a rien résolu des dysfonctionnements de la profession mais uniquement alourdi les obligations réglementaires et financières qui pèsent sur les taxis.



Impulsée par les taxis d'Île-de-France, la FNDT est aujourd'hui très largement majoritaire sur sa région d'origine et s'est développée dans de nombreuses autres régions. Particularité fondamentale, tous les membres du comité directeur de la FNDT sont des taxis, chefs d'entreprise en activité, ce qui légitime leur expertise de la réalité du terrain et du métier. Leur dynamisme et leur connaissance de la profession confèrent à leurs propositions des atouts indéniables face à leurs interlocuteurs.

Refusant l'immobilisme du secteur et le corporatisme stérile, la FNDT propose une évolution pragmatique du métier ainsi que du service à la clientèle. Favorable à une réforme de la profession qui fasse progresser à la fois la qualité de service et la rentabilité des entreprises de taxi, la FNDT propose depuis 2011 la transformation des VTC en taxis. Soulignant que les dernières modifications des textes de loi régissant la profession taxi n'ont pas résolu la concurrence sauvage et déloyale que subissent les taxis depuis 2010, la FNDT avance aujourd'hui 37 propositions afin de moderniser fondamentalement le secteur.

Ouverte aux débats et à la discussion, la FNDT présente son projet à l'ensemble des décideurs politiques et administratifs. Abordant sans tabou les différents scénarios possibles pour le secteur, elle invite à définir le taxi de demain.

SOMMAIRE

Note de synthèse	p.3
SCÉNARIO N° 1 : L'OPA DES TAXIS, LA FUSION DES TRANSPORTEURS	p. 4 - 5
SCÉNARIO N° 2 : LE MAINTIEN DES DÉSÉQUILIBRES	p. 6
SCÉNARIO N° 3 : SPOLIATION ET GUERRE SOCIALE	p. 6
Glossaire	p. 7
Récapitulatif des propositions	p. 8
37 propositions de modernisation	p. 9 à 19

Travaux issus de la commission « modernisation de la profession TAXI » de la FNDDT.

Contributeurs :

- M. André ALOGNA, président de l' UTAP Grand Est, vice-président FNDDT, commission affaires sociales et juridique FNDDT*
- M. David BAUER, administrateur SATE 91, commission communication externe FNDDT*
- M. Frédéric GUENOU, président UTIF 13, 1^{er} vice-président FNDDT, commission affaires sociales FNDDT*
- M. Didier HOGREL, président du SATE 91, président FNDDT*
- M. Farid MERAH, secrétaire FDT 77, administrateur FNDDT*
- M. Christophe VAN LIERDE, président SATC 92, vice-président FNDDT, commission communication externe FNDDT*

NOTE DE SYNTHÈSE

Pour répondre concrètement à la modernisation de la mobilité, la Fédération Nationale Du Taxis – FNDDT a rédigé le présent projet de développement du transport individualisé de personnes. Audacieuses, responsables et pragmatiques, les 37 propositions auxquelles fait référence cette note de synthèse répondent à la demande des consommateurs, aux préoccupations des pouvoirs publics compte tenu de la réalité économique de l'activité. Création d'emplois, nouvelle économie des licences, optimisation de l'offre taxi... les motivations sont fondamentales et les dispositions à prendre doivent être efficaces afin de permettre la croissance du secteur. Le choix politique d'une évolution sera déterminant et trois scénarios sont réalisables : l'OPA des taxis par la fusion des transporteurs ; le maintien des déséquilibres ; ou, enfin, la spoliation des taxis et la guerre sociale.

En partageant son expertise, la FNDDT invite au débat pour une véritable réforme du transport individualisé de personnes qui appelle au courage des acteurs afin de rétablir l'équité de la concurrence entre les transporteurs, conformément à une réglementation stricte et appropriée.

FNDDT

SCÉNARIO N°1

L'OPA DES TAXIS, LA FUSION DES TRANSPORTEURS

Création d'emplois et accès à la profession

Créateur d'emplois durables, le transport individualisé de personnes – et particulièrement le métier de taxi – est un secteur de reconversion et d'intégration professionnelles. L'accès à la profession de chauffeur de taxi est un enjeu déterminant de l'emploi et doit être accessible (1). La formation doit évoluer en adéquation avec les exigences de l'activité et de ses marchés mais aussi favoriser la mobilité géographique des entrepreneurs pour s'ajuster à la demande. La sécurité des consommateurs doit être garantie lors des transports comme sur la voie publique et pour ce faire, la mobilité doit se développer dans un cadre réglementaire autorisé. En soumettant l'ensemble des transporteurs de moins de 10 places à la règle commune d'une licence par véhicule, le contingentement des transporteurs pourrait être opéré au seul but de faciliter les contrôles afin de prévenir le travail illégal et non sécurisé sur la voie publique (2) (3). Différentes mesures permettront d'optimiser le secteur simplifié par un cadre réglementaire unique facilitant la cohérence de l'action publique envers les professionnels. En matière de sécurité routière, par exemple, l'augmentation des sanctions pécuniaires sur les infractions au code de la route pour les professionnels dissuaderait plus efficacement la récidive sans remettre en cause le maintien de l'emploi qu'engage la perte de points pour de nombreux chauffeurs (4). L'actualisation des qualités professionnelles des chauffeurs par la formation continue et les capacités des commissions des taxis ordinaires et disciplinaires pourront également être renforcées pour une meilleure efficacité (5) (6) (7).

Une nouvelle économie des licences, une garantie de service public

L'audace de ce premier scénario privilégié par la FNDT repose sur la transformation de toute catégorie de transport de moins de 10 personnes en taxi (8) (9) (10). Véritable révolution, cette fusion permettra le contingentement général des transporteurs afin de garantir la sécurité publique d'une mobilité dynamique (11) (12). L'offre de transport individualisé pourra alors évoluer librement en fonction de la demande en évitant les risques de précarisation de l'emploi et de dérives spéculatives. Il sera ainsi plus aisé de renforcer le service à destination du public. Pour le service de nuit, par exemple, il ne s'agira plus de précariser les chauffeurs pour assurer une permanence mais de créer de nouvelles autorisations de stationnement soumises à des obligations de service public (13). L'adéquation offre et demande reposera sur un indicateur objectif permettant l'évolution du contingentement. La concurrence sera loyale entre les acteurs et de ce fait réellement innovante. La capacité de service des taxis parisiens pourra être augmentée en fonction des besoins spécifiques de leur zone d'activité (14). Tout en proposant un large panel de prestataires, l'ensemble des véhicules en circulation sera contrôlable par les pouvoirs publics. L'adéquation entre le nombre de boers nécessaire à la sécurité publique avec celui des transporteurs pourra être financée par une nouvelle taxe professionnelle. Chacun sera responsabilisé. Les donneurs d'ordres seront surveillés et pourront être sanctionnés grâce au développement technologique de « cyberboers » (15). L'économie numérique se conformera aux lois du marché et une plate-forme ne répondant pas aux lois en vigueur pourra être, de droit, interrompue (16).

Développement de l'offre et maîtrise des coûts

La demande de mobilité individuelle requiert de la disponibilité et des tarifs attractifs. La responsabilisation des acteurs du transport de personnes qu'ils soient exécutants ou donneurs d'ordres permet une concurrence loyale et une réelle innovation au bénéfice du consommateur. Le développement multicanal de la rencontre entre l'offre et de la demande est nécessaire. La maraude en circulation sur la voie publique nécessite le redéploiement et l'augmentation de stations. Ces équipements, qui offrent une opportunité de communication et d'information, doivent permettre une attente et une prise en charge de qualité (17). Une optimisation « directe » de la régulation en gares et aux aéroports permettra de fluidifier la prise en charge des passagers (18). L'utilisation de la base d'attente sera notamment proscrite lorsqu'un taxi n'y déposera pas de client afin de favoriser la disponibilité immédiate du service. La maraude électronique est un levier à la mobilité individuelle. Le déploiement du registre numérique des transporteurs sous la tutelle des pouvoirs publics et de la profession permettra d'optimiser l'offre proposée au consommateur (19) (20). Le volontariat préservera l'indépendance des chauffeurs. Un montant maximum de rétrocommission prélevée par les plates-formes de mise en relation pourra être fixé. Ces mesures préserveront les consommateurs des dérives de précarisation de l'emploi en prévenant l'avidité des chauffeurs et sécurisant les amplitudes de service. Des règles de réservation préalables conditionnant les délais de prise en charge définiront avec transparence une concurrence simple et facilement identifiable (21). La refonte des tarifs applicables révolutionnera l'attractivité du service auprès des consommateurs (22). La restructuration de la grille tarifaire et de ses suppléments apportera une meilleure information au niveau local comme national. La baisse des prix engendrée sera significative et permettra de maîtriser les budgets du transport individualisé privés et comme publics (23). La maîtrise des dépenses de santé sera une priorité désormais accessible grâce au strict respect de la réglementation et des remises concurrentielles sans disparités. Cette nouvelle accessibilité du transport individualisé de personnes permettra l'ouverture de marchés de services dédiés tels que celui du transport de personnes à mobilité réduite (24).

Optimisation d'intérêt général

Enfin, l'attractivité du service taxi rendue par une baisse des prix pour le client sera soutenue par un allègement des prélèvements obligatoires favorisant la compétitivité (25). En regard, l'implication des Chambres de Métiers et de l'Artisanat permettra une collecte efficace des charges sociales et assurera une confidentialité des données personnelles des transporteurs (26). Une meilleure protection du salarié exerçant dans le secteur pourra être mise en place (27). La redéfinition stricte du code APE attribué pour la classification des entreprises de transport permettra une identification optimale des sociétés (28). Afin de lutter contre la spéculation et dynamiser la transmission d'entreprise, les transactions de cession seront encadrées et l'acquéreur devra constituer un apport personnel. L'homogénéisation des obligations incombant aux taxis nécessitera une évolution de l'expertise des installateurs agréés pour l'équipement obligatoire des transporteurs (29). Les exigences de contrôle technique entraîneront la mise en service de véhicules plus sécuritaires et l'essor des investissements dans des véhicules écologiques pourra être favorisé (30) (31). Accompagnées de dispositifs en matière de circulation telle l'amélioration du maillage des voies dédiées ainsi que la création de pénétrantes, les mesures proposées par la FNDT permettront d'accroître la fluidité du trafic et contribueront à l'essor des transports alternatifs aux véhicules particuliers (32). Enfin, l'expertise de la profession et sa représentation seront institutionnalisées par un Ordre des taxis dont la représentativité sera légitimée par l'ensemble des professionnels (33). Il offrira la fiabilité d'un interlocuteur unique auprès des pouvoirs publics et pourra contribuer auprès des autorités responsables de transport à l'essor d'une mobilité dynamique (34).

SCÉNARIO N°2

LE MAINTIEN DES DÉSÉQUILIBRES

Si la proposition de fusion des transporteurs de la FNDT est écartée, malgré le travail réglementaire d'ores et déjà réalisé, les déséquilibres seront maintenus. Pour conserver la distinction entre les transporteurs de moins de 10 places, il faudra renforcer les dispositifs afin de contenir une situation à la dérive. Concernant la profession de taxi, la formation des chauffeurs devra être actualisée afin d'autoriser les chefs d'entreprise individuelle assujettis à une réglementation contraignante à adapter leur offre de service à la demande des consommateurs (5) (6). La grille tarifaire applicable au service des taxis devra être refondue afin de permettre une meilleure attractivité et favoriser une baisse des prix (22). Un travail efficace de maîtrise des coûts devra être réalisé avec l'Assurance maladie afin d'optimiser le budget requis pour le transport de malades qui ne cesse de croître mécaniquement pour répondre aux politiques de santé (23). Pour être en cohérence avec les exigences de maraude sur la voie publique, les stations de taxis ainsi que les conditions de prise en charge aux gares et aux aéroports devront être réévaluées et le développement de la maraude numérique devra répondre à des exigences nécessaires (17) (18) (19) (20). L'identification et la surveillance des différents types de transporteurs exigera un accroissement des contrôles et une meilleure efficacité des sanctions des acteurs du transport de personnes, qu'ils soient exécutants ou donneurs d'ordres (4) (7) (15) (16) (28) (35). Chaque acteur du secteur devra prendre ses responsabilités dans un cadre concurrentiel biaisé, source de nouvelles tensions (25) (32) (33).

SCÉNARIO N°3

SPOILIATION ET GUERRE SOCIALE

Ce troisième scénario est le plus pessimiste pour l'avenir du transport individualisé de personnes tant pour les taxis que pour les consommateurs. Les obligations de service public liées à l'autorisation de stationnement délivrée par l'autorité administrative ont toujours entravé la liberté d'entreprendre des taxis : tarifs encadrés, zones de stationnement arbitraires, obligations de prise en charge, équipement obligatoire, formation, etc. Il est important de comprendre que l'indemnisation des exploitants de taxis est impérative. La totale libéralisation du secteur du transport individualisé sans mesures de transition conduirait inévitablement à l'explosion sociale. S'étant acquittés de leurs devoirs après avoir payé des droits d'enregistrement et des taxes de stationnement à l'administration publique, les taxis ayant acquis leur licence refusent d'être spoliés. Dans l'étude de ce scénario, la FNDT propose des mesures permettant un remboursement des licences au bénéfice de la retraite des chauffeurs. De même, la démultiplication de l'offre de transport individualisé par rapport à une demande stagnante paupérise les taxis déjà impactés durement par la récession économique. La libéralisation du secteur accentuera cette paupérisation mettant ainsi en faillite des entreprises lourdement endettées pour s'être conformées à la légalité. Afin d'atténuer les conséquences irrémédiables de ce choix politique sur l'économie de proximité et la sécurité publique, la FNDT avance ses propositions (36) (37).

GLOSSAIRE

- ADS** : Autorisation de stationnement
ASVP : Agent de surveillance de la voie publique
CMA : Chambre de métiers et de l'artisanat
CPAM : Caisse primaire d'assurance maladie



- LOTI** : Véhicules de transport régis par la loi d'orientation sur le transport intérieur
TPM : Transport de personne à moto
TPMR : Transport de personnes à mobilité réduite
UV : Unité de valeur
VSL : Véhicule sanitaire léger
VTC : Véhicule de tourisme avec chauffeur



37 propositions pour moderniser le taxi

RÉCAPITULATIF

- | | | |
|---|---|---|
| 1 Accès à la profession | 14 Réglementation en zone parisienne | 27 Salariat |
| 2 VTC
1 licence = 1 véhicule | 15 Sécurité | 28 Code APE |
| 3 Véhicules relais/locations | 16 Sécurité numérique | 29 Installateurs agréés |
| 4 Code de la route | 17 Stations | 30 Contrôle technique |
| 5 Une formation initiale diplômante | 18 Gares et aéroports | 31 Carburant |
| 6 Formation continue | 19 Open data | 32 Voies bus/taxis, pénétrantes sur le réseau national |
| 7 Commissions des taxis ordinaires et disciplinaires | 20 Applications électroniques VTC | 33 Ordre des taxis |
| 8 Une nouvelle gestion économique des licences | 21 Réservation | 34 Autorités organisatrices de transport |
| 9 Transporteurs | 22 Tarification | 35 Sanction |
| 10 Contrat type national de location-vente | 23 CPAM | 36 Point retraite |
| 11 Index économique | 24 Transport de personnes à mobilité réduite | 37 Redevance mensuelle |
| 12 Transports à moto | 25 Fiscalité | |
| 13 Taxis de nuit | 26 Chambres de Métiers et de l'Artisanat | |

37 PROPOSITIONS POUR MODERNISER LE TAXI

Fédération Nationale Du Taxi – FNDT

1) Accès à la profession

- Valorisation du métier :
- Édition d'une brochure par les CMA mettant valorisant le lien social, l'artisanat, l'indépendance, l'utilité publique, la rentabilité, la contribution à la mobilité durable de la profession.
- Création de licences gratuites en encadrant les critères de délivrance en fonction des besoins de la commune (index communal).
- Favoriser la création d'emplois.
- Pas de minimum de points (actuellement 6 points).
- Permis B non probatoire (3 ans obligatoires).
- Niveau BEPC ou équivalent.

2) VTC : 1 licence = 1 véhicule

- Transformer VTC en taxi (abrogation des lois de 2009/2014).
- Rétablissement des véhicules de grande remise (contingentement après avis des commissions et suivi des préfetures).
- Interdiction du régime autoentrepreneur dans le transport de personnes.
- Présentation du véhicule dans des centres agréés pour certification.
- Interdiction de la maraude électronique, disponible uniquement sur réservation préalable.

3) Véhicule relais / location

A – Locataire de véhicule relais

- Conditions : Carte grise, assurance professionnelle et contrôle technique validé sans contre-visite par mail.
- Durée de location balisée par l'autorité administrative.
- Conditions de mise à disposition du véhicule : fiche de réparation véhicule, vente véhicule, livraison prochain véhicule, vol de véhicule, litige concessionnaire, etc.

B – Loueur de véhicule relais

- Tenue d'une liste locataire.
- Durée de location balisée par l'autorité administrative.
- Contrat valable jusqu'à la fin de l'immobilisation du véhicule affecté à l'exploitation d'ADS.

C – Identification des véhicules

- Numérotation répertoriée en fonction de l'identifiant de la société ou du numéro de l'ADS louée.
- Spéciale pour usage interne à l'entreprise.

D – Locataire-gérant

- Contrat sous seing privé cadré par un contrat de location-gérance type agréé par l'administration.
- Contrat de location annuellement reconductible tacitement.

FN
DT

E – Bissage (prêt du taxi à titre gracieux)

- Répertoire des déclarations de bissage auprès de l'autorité administrative (mairie) afin de permettre le transfert de responsabilité entre les prêteurs.
- Déclaration en préfecture en déposant la carte grise/assurance/contrôle technique validé sans contre-visite par mail, ou en envoyant par mail.
- Conditions de mise à disposition du véhicule : fiche de réparation véhicule, vente véhicule, livraison prochain véhicule, vol de véhicule, litige concessionnaire, etc.

4) Code de la route

A – Permis à points

- ou
- Création d'un permis professionnel de 24 points.
 - Mise en place de sanctions pécuniaires plus fortes sans retrait de points.

B – Kit piéton, Bluetooth oreillette

- Dérogation professionnelle pour les taxis.

5) Formation initiale, une formation diplômante

Ouverture des dossiers d'inscription tout au long de l'année. Un minimum de 7 candidats permettra l'ouverture d'une session d'examen.

UV1 & UV2 : volet national – partie théorique

A – Composition des unités de valeur UV1et UV 2

- Examen national.
- Réglementation professionnelle.
- Sécurité routière.
- Français : connaissances basées sur la compréhension de texte.
- Diplôme PSC1.
- TPMR : formation spécifique sur véhicule adapté / Diplôme transport handicap.
- Connaissance en gestion, comptabilité et secrétariat administratif.
- Anglais : notions de base sous forme a minima de QCM.
- Tenue générale de service : véhicule propre (intérieur, extérieur), tenue correcte (short, tongs, sandales exclus...).
- Présentation des technologies de maraude.

UV3 & UV4 : volet local – partie pratique

B – Composition de l'unité de valeur UV3

- Réglementation locale, régionale ou zonale selon le territoire
- Orientation locale sur plan. Étendue régionale ou zonale en fonction de l'ADS.
Rationalisation sur les territoires disposant de taxis communaux.
- Tarification.

C – Composition de l'unité de valeur UV4

- Conduite sur route.
- Accueil et adaptation commerciale en fonction de la demande des territoires.
- Conduite sur sol mouillé/enneigé (optionnel).

Taxis en exercice : Les changements de départements sont soumis à une formation non diplômante (attestation) – UV3 simplifié. Durée maximum : 1 semaine / 40 h.

6) Formation continue

- Mise à jour PSC1.
- Mise à jour des connaissances de gestion, comptabilité et secrétariat administratif.
- Mise à jour des connaissances pour le TPMP.
- Mise à jour de la réglementation nationale.
- Mise à jour de la réglementation locale, régionale ou zonale selon le territoire.
- Mise à jour des critères de qualité.
- Mise à jour des connaissances en anglais.
- Mise à jour de la présentation des technologies de maraude.

7) Commissions des taxis ordinaire et disciplinaire

A – Possibilité de simplifier la consultation des commissions de transfert par courrier électronique.

B – Représentativité :

- Commission préfectorale.
Taxi en exercice et activité principale de l'entreprise (inscription valide en CMA, vérification INSEE).
- Commission CPAM.
Taxi en exercice et activité principale de l'entreprise (inscription valide en CMA, vérification INSEE), conventionnement CPAM obligatoire.
- Commission CMA.
Taxi en exercice et activité principale de l'entreprise (inscription valide en CMA, vérification INSEE).
- Autres commissions :
Taxi en exercice et activité principale de l'entreprise (inscription valide en CMA, vérification INSEE).

C – Participation de l'ensemble des organisations professionnelles des taxis identifiées.

8) Une nouvelle gestion économique des licences

- Évolution du nombre de licences (ADS) par une capacité de déclinaison de celle-ci permettant de faire évoluer l'offre en fonction des marchés sans pour autant nécessiter de création d'ADS. Les créations d'ADS seront définies en fonction de l'index économique de référence sur la commune de rattachement de l'ADS et elles tiendront compte des listes d'attente. Elles pourront être exploitées de façon directe ou en salariat mais leur location gérance sera interdite.
- Délivrance des ADS selon l'index économique de référence national décliné selon la demande communale, métropole ou départementale.
- Taxi haut de gamme se distinguant par leur catégorie de véhicule (longueur, puissance). Création d'un supplément spécifique de 15 €.
- Tenue correcte exigée.

La déclinaison des licences se fera par priorité de liste d'attente : ex-Loti, nouveau taxi, taxi avant 01/10/2014.

9) Transporteurs

- Transformer les véhicules légers de transport de personnes en activité en taxi (roulant, bilan à l'appui). Fin de la distribution d'autorisations de véhicules LOTI.
- Supprimer les services occasionnels sauf pour les associations et les clubs sportifs (autorisation de chauffeur privé, salarié).
- Interdiction du régime autoentrepreneur.

10) Contrat type national de location-vente

- Établissement d'un contrat type national permettant la location avec clause de vente à terme, moyennant une durée de 1, 2 ou 3 ans à définir.

11) Index économique communal, intercommunal, départemental, régional et de métropole

Index économique communal

L'index économique communal doit tenir compte des statistiques informant de l'activité globale des entreprises.

- Activité TPMR :**
En fonction des paramètres de référence à l'activité année N – 1 : chiffre demande de jour, chiffre demande de nuit, nombre de taxis, nombre de transporteurs.
Création licence incessible ou déclinaison des licences possible en fonction de la demande.
- Activité de transport sanitaire :**
En fonction des paramètres de référence à l'activité année N – 1 via les centres hospitaliers et les cliniques : chiffre demande de jour, chiffre demande de nuit, nombre de taxis, nombre de transporteurs.
Nombre de taxis, de transporteurs, de VSL (fixation d'un chiffre d'affaires maximum)
Création licence incessible ou déclinaison des licences possible en fonction de la demande.
- Activité de transport individualisé de personnes.**
En fonction des paramètres de référence à l'activité année N – 1 : chiffre demande de jour, chiffre demande de nuit, nombre de transporteurs en fonction de leur classification (taxis, VTC, Loti ou VSL), nombre de TPM.
Création licence incessible ou déclinaison des licences possible en fonction de la demande.
- Activité des centres d'affaires, congrès, gares, aéroports, ports (activité croisière) :**
En fonction des paramètres de référence à l'activité année N – 1 : chiffre demande de jour, chiffre demande de nuit.
- Activité hôtelière, salles de spectacles et événementiels :**
En fonction des paramètres de référence à l'activité année N – 1 : chiffre demande de jour, chiffre demande de nuit.
- Évolution démographique :**
En fonction des paramètres de référence à l'activité année N – 1 : chiffre demande de jour, chiffre demande de nuit.
- Taxis de nuit.**
En fonction des paramètres de référence à l'activité année N – 1 : chiffre demande de nuit.
Création licence incessible ou déclinaison des licences possible en fonction de la demande.
Doublement jour sur nuit possible distingué par un logo spécifique : damier ou couleur.

L'index communal est l'index de référence pour la création des ADS. Il permet de mettre en adéquation l'offre N sur la demande N – 1.

Les index communaux seront transmis à l'autorité compétente afin d'être agrégés pour donner information sur l'évolution du secteur au niveau zonal, intercommunal, de métropole, départemental, régional et national.

12) Transport à moto

- TPM, Permis A, A1 et A2 en taxis.

13) Taxis de nuit

- Création d'ADS spécifiques incessibles, identifiables par leur couleur ou damier.
- Création en fonction de l'index économique communal ou déclinaison des ADS existantes.
- Intégration du doublage des ADS de jour déclarées également pour la nuit.
- Supplément à définir de 23 h/3 h (10 € en zone Paris).
- ADS de nuit exclusivement exploitable dans le créneau horaire. Interdiction formelle de doublage et tripléte pour une exploitation de jour.
- Possibilité de doublage ou tripléte des ADS de jour.
- Possibilité d'attribution d'ADS non cessible aux plates-formes organisant le service de nuit.
- Horaire de nuit de 19 h/8 h (à définir).
- Tarif D applicable de 19 h/8 h.

14) Réglementation en zone parisienne

- Compétence réglementaire de la préfecture de police de Paris réservée exclusivement à la zone de prise en charge des taxis parisiens.
- Suppression du stationnement des taxis parisiens autorisé dans certaines communes des départements du 92, 93 et 94. Récupération des compétences taxis par les communes franciliennes.
- Créations de taxis communaux dans ces communes franciliennes. Créations d'emplois estimée à plus de 1000 taxis.
- Priorité d'attributions de ces licences aux locataires et salariés domiciliés dans ces communes
- Indemnisation des propriétaires d'ADS parisiennes domiciliés dans ces communes (exonérations de taxes, rachat partiel, licence cessible à titre exceptionnelle).
- Interdiction aux donneurs d'ordres d'attribuer des courses hors zone.
- Interdiction d'attribuer des courses en zone si le taxi n'est pas en station ou en maraude.
- Interdiction du refus de charge pour les déplacements hors zone.
- Changement de tarification A, B, C, D ou C, D permettant un retour à vide avec compensation.
- Suppression de l'horodateur pour les artisans.

15) Sécurité

A – Création d'une taxe professionnelle pour le renforcement des contrôles

- Réduction de la cotisation RSI de 2 % (à définir).
- Création d'une taxe spécifique à l'activité d'un montant équivalent à la réduction de la cotisation.
- Cette nouvelle taxe permettra la création d'une brigade assermentée de contrôle des taxis (type RATP).
- Déploiement de cette brigade selon une convention nationale entre les fédérations et le gouvernement définissant des effectifs roulants et fixes.

B – Calcul des effectifs de Boers

Ce système a un équilibre logique et permettra à terme un meilleur contrôle des acteurs sur la voie publique. Il permettra de stopper l'anarchie et d'assurer un transport des usagers efficace et sécurisé.

- Exemple : 4 Boers pour 100 taxis = 0,04 Boer par taxi.
Pour Marseille : 0,04 Boer/taxi = 1150 taxis x 0,04 = 46 Boers.
Paris : 18 636 taxis = 745 Boers.
- Accentuer la sécurité grâce à une formation professionnelle des gendarmes, policiers et policiers municipaux ainsi que ASVP.

C – Cyber-boers

- Création d'une unité de surveillance du transport de moins de 10 personnes sur Internet au sein de la brigade existante.

D – « Taxi informations »

- Cibler les gares et aéroports nécessitant l'organisation d'un « taxi informations » en raison du racolage.

16) Sécurité numérique

- Amendement de la loi numérique permettant l'interruption des applications numériques de services de transports en cas d'activité illégale.
- Abrogation de l'article 123 du Traité de Lisbonne permettant le financement, par la Banque de France, de forces de police et de Boers sur l'ensemble du territoire.

17) Stations

- Positionnement des stations et implantation à inclure systématiquement dans les plans de déplacements urbains (hôtels, gares, aéroports, hôpitaux, centres d'affaires, centres-villes, événementiels, zones touristiques, etc.)
- Stations d'accueil et abris équipés de défibrillateur permettant informations générales et tarifaires, réclamations, commandes immédiates ou réservations planifiées via un central, appels d'urgence, etc.
- Vidéosurveillance de l'abri permettant un suivi à distance de la station et du stationnement.

18) Gares et aéroports

- Réorganisation des bases nationales (suppression des bases arrière et des bases tampon). Établissement d'une prise en charge directe, en cas de dépose, lorsque le transporteur est dans sa zone de compétence.
- Création d'une mini-base à proximité de 100 taxis maximum pour ceux venant de déposer exclusivement (zone de compétence).
- Généralisation des flottes de taxis spécifiques aux aéroports et aux gares selon l'index économique d'activité du territoire. Notamment dans les départements 60, 93, 95, 77 et 75 pour la zone parisienne.
- Création de zones de dépose et de réservation.

19) Open data

A – Commission de surveillance.

Création d'une commission de surveillance gérée conjointement par les fédérations professionnelles et le ministère de l'Intérieur afin de déterminer l'usage des données récoltées.

- Définition d'une communication privée ou publique des données.
- Encadrement de l'exploitation des données par les intermédiaires et les plates-formes.

B – Confidentialité des déplacements

Les déplacements resteront confidentiels afin de garantir l'équité concurrentielle entre les transporteurs (traçage de la concurrence) et éviter la prise en charge hors zone (CPAM).

- Possibilité d'adhésion individuelle des transporteurs.

C – Un intermédiaire unique de répartition

- Désigné sur appel d'offres selon un cahier des charges validé par la commission de surveillance.
- Validité de 4 ans.
- Équipement en géolocalisation (financement à définir).

D – Attribution des courses

- Aux taxis libres uniquement.
- Priorité aux taxis de la commune/zone, puis aux taxis en station la plus proche, puis aux taxis en maraude les plus proches.
- Interdiction du refus de charge, excepté lorsque le départ de la course est hors zone de prise en charge ou course supérieure à 50km.
- Respect de critères de qualité.

E – Commission/forfait

Le forfait et les commissions relatifs au fonctionnement de l'Open data taxis seront définis en fonction du meilleur rapport qualité/prix.

- Encadrement des commissions des intermédiaires/plates-formes par la commission de surveillance
- Tarif du forfait abonnement périodique :
Exemple de calcul : 1 €/course/jour = 10 €/jour = 300 €/mois.
- Calcul de la commission :
Exemple : 20 %/course = 20 %/mois
Sur une base de 2000 € de courses mensuels = 400 €/mois.
- Plafonnement du prix de la commission.

F – Probité fiscale

- Les sociétés intermédiaires se doivent d'avoir un siège financier et un établissement bancaire en France et s'acquitter du paiement de la TVA, de l'impôt sur les sociétés et de diverses taxes.
- Les chauffeurs doivent jouir du même dispositif, ce qui permettra d'envisager le paiement des charges fiscales et sociales directement auprès de l'intermédiaire/plate-forme.

G – Le statut des chauffeurs

- Artisan.
- Salarié.
- Locataire-gérant.

20) Application électronique VTC

- Maraude électronique interdite (réservation : 30 min.).

21) Réservation

A – VTC

- Définition de la réservation au préalable.
- Délai 30 min.
- Distinction de la réservation au préalable de la réservation immédiate qui équivaut à de la maraude électronique.

B – Taxis

- Délai 30 min.

22) Tarification

- Revenir à la TVA à 5,5 %.
- Réduire les tarifs de 4,5 %.
- Définir un autre levier pour diminuer les tarifs.
- Suppression des courses bouclées A/B (aller/retour en charge) sans changer les lumineux.
- Prolonger le tarif majoré jusque 8 h. Pour le samedi après-midi, le faire débiter à partir de 12 h ou 14 h.
- Tarif d'approche forfaitaire. Lorsque le kilomètre d'équilibre du forfait est dépassé, la tarification au km s'enclenche de nouveau.
Exemple : 5 € en commune ou zone ADS, 10 € hors commune ou zone ADS.
- Supplément 10 €/5 € entre 23 h et 3 h.
- Supplément 15 € taxi haut de gamme.
- Supplément bagages : facturation actuelle ou plafond équivalent au nombre de places du véhicule figurant sur la carte grise.
- Supplément colis volumineux.
Exemple pour un colis volumineux (type ameublement en pièces détachées) = 2,4 €.
- Interdiction de la maraude hors de la commune ou de la zone de prise en charge.
- Appliquer une tarification 4 tarifs, ABCD, sur l'ensemble du territoire, Paris compris.
- Possibilité d'établissement de forfaits dans un cadre réglementé (aéroport, gares, centres-villes et circuits touristiques) en pratiquant la remise arrondie inférieure.

23) CPAM

Harmonisation des conventions départementales en une convention nationale définie entre la CNAMTS et les fédérations de taxis (avenant à la convention type).

- Tarification au compteur : arrêt de la facturation dissocié selon les « paramètres taxi » figurant dans la convention type.

A – Remise en fonction du prix de la course

- 0 à 25 € : 0 % de remise.
- 25,10 € à 100 € : 5 %.
- 100,10 € à 300 € : 10 %.
- Au-dessus de 300,10 € : 15 %.
- Remises appliquées par les taxis parisiens : Paris : 5 % / petite couronne communale: 10 % / grande couronne : 15 %.

B – Rayon de prise en charge

- Rayon de prise en charge : 10 km.
- Exception pour les déposes en communes de l'ADS.

C – Aide à l'informatisation pour la télétransmission

- Équipement télétransmission (prise en charge à définir).
- Télétransmission Norme B2 (à définir).
- Regroupement des transporteurs et création de GIE et/ou coopératives afin de satisfaire aux appels d'offres.
- Transformer les VSL en taxi.

D – Notions diverses

- Facturation HT.
- Attente facturée dans la limite de 2 trajets au C.
- Déconventionnement des ADS appartenant aux ambulanciers.
- Différenciation du code APE entre ambulanciers et taxis lors de la facturation.
- Abrogation article 65 du PLFSS2015.
- Abrogation article 39 du PLFSS2014.

24) Transport de personnes à mobilité réduite

- Création d'ADS selon l'index économique de référence dans l'intérêt général.
- ADS inaccessible, véhicule logoté et de couleur spécifique.
- Impossibilité d'effectuer d'autres prestations sinon retrait de l'ADS.
- Supplément de prise en charge = 10 €.
- Possibilité de création de station dans lieu privé (hôpitaux).
- Stationnement sur place handicapé autorisé pour dépose ou attente (conducteur au volant).
- Aide à l'équipement (à définir).

25) Fiscalité

- Interdiction du régime d'autoentrepreneur.
- Diminuer le délai de carence de prise en charge RSI (principe d'égalité).
- Diminuer de 20 % les cotisations sociales pour être compétitif face aux autoentrepreneurs.
- Baisse des droits de mutation.
- Suppression de la majoration pour non-adhésion à un centre agréé.
- Retour à un taux de TVA de 5,5 %.

26) Chambres de Métiers et de l'Artisanat

- Interdiction du régime d'autoentrepreneur.
- Interdiction de diffusion gracieuse ou à titre onéreux des données personnelles des artisans (nom, prénom, adresse, téléphone, mail, etc.) sans accord préalable des artisans.

27) Salariat

- Définition d'un accord cadre taxi pour la rédaction d'une convention collective.

28) Code APE

- 4932Z = Taxi uniquement.
- Création code distinctif pour les VTC en cas de non-fusion des transporteurs.
- Facturation ambulance sous code APE spécifique.

29) Installateur agréé

- Le changement de tarifs occasionne une visite périodique.
- Affichage des tarifs de l'installateur à l'accueil.
- Ouverture service samedi/dimanche/nuit ou astreinte.
- Homogénéisation des affichettes tarif national.
- Homogénéisation des plaques ADS (couleur) national.
- Homogénéisation des couleurs de lumineux par département.
- Fixation ADS devant ou derrière, des 2 côtés, sur aile ou vitre (à définir).
- Supports ADS divers autorisés : plaques plastique, plaques vignettes, plaques métalliques.
- Homogénéisation de l'affichage sur lumineux (taxi, commune ou zone, téléphone).
- Automatisation du changement tarif.

30) Contrôle technique

- Ne pas inclure le terminal de paiement embarqué dans la vérification périodique.
- Raccourcissement des délais de contre-visite imposant des réparations rapides en matière de freins et de direction pour les véhicules de transport de personnes à titre onéreux.

31) Carburant

- Récupération TVA sur l'essence pour les véhicules hybrides.
- Prime de l'État à l'équipement en véhicules hybrides et véhicules électriques.

32) Voies bus/taxis, voies pénétrante sur le réseau national

- Création d'itinéraires malins dédiés aux transports publics. Accessible aux taxis en contrepartie de leurs devoirs de service public (tarif encadrés, obligation d'équipement, etc.).
- 24 h/24.
- Inclure gare routière pour la dépose.
- Exclusion des autres transporteurs (VTC, Loti, etc.).
- Création de voies pénétrantes sur les périphériques des grosses agglomérations.
- Réduction du nombre de dérogations (bus, taxi, ambulance en service, secours en service, police en service, sang).

33) Ordre des taxis

- Création immédiate.
- Présidence tournante entre les fédérations professionnelles en attendant des élections pour définir des instances dirigeantes qui nommeront leur représentant.
- Électeur = taxi individuel : 1 Taxi en activité = 1 voix.
- Désignation d'instances dirigeantes nationales.
- Organisation d'élections professionnelles départementales.
- Les élus départementaux éliront les représentants régionaux qui éliront les représentants des instances nationales.
- Coordination des élections par les CMA.

34) Conseil départemental / Collectivité à compétence transport, circulation, stationnement / Métropole.

- Mandat des taxis pour participer à l'évolution de l'intermodalité.

35) Sanction

A – VTC

- En cas de suspension de la carte professionnelle : interdiction d'exercer une activité de transport de personnes jusqu'au rétablissement des droits professionnels.
- En cas de radiation, interdiction d'exercer dans le transport de personnes.
- Paiement des infractions sur place et présentation au tribunal.
- Accentuation des sanctions pour améliorer leur efficacité.

B – Donneur d'ordres

- Adapter les sanctions aux capacités financières des plates-formes.
- Capacité d'extinction des applications numériques (sanctions graduées).

36) Points retraite

- Attribution de points retraite aux propriétaires victimes de la spoliation d'ADS.

37) Redevance mensuelle

- Rembourser les ADS des acheteurs s'étant acquittés de droits d'enregistrement au centre des impôts (récupération du capital et fonds de commerce).
- Proposer une indemnisation forfaitaire aux ADS d'avant la loi de 1995 (récupération du fonds de commerce).
- La taxe d'occupation du domaine public sera mutualisée pour financer le dédommagement des propriétaires spoliés de leurs ADS.
- Mensualisation de la taxe d'occupation du domaine public.

© FNDT
Parution janvier 2016

85 bis, route de Grigny - 91130 RIS-ORANGIS

<http://www.fndt.fr/>

Contact : infocontactFNDT@orange.fr

© Lempickom

© Cécile Delmas pour Mendinscop