



Monsieur François Durovray  
Ministre délégué auprès du Ministre de la  
Transition Ecologique, en charge des  
Transports  
Hôtel Le Play  
40, rue du Bac, 75007 Paris

Paris, le 14 novembre 2024

## Objet : Feuille de route pour la profession taxi

Monsieur le Ministre,

Nous vous remercions pour votre accueil et votre écoute attentive lors de la rencontre du 23 octobre dernier. Comme vous le savez, les taxis jouent un rôle crucial en garantissant un service de mobilité accessible à tous, sur l'ensemble du territoire. Ils sont au service des plus vulnérables : personnes âgées, malades, personnes en situation de handicap, parents avec de jeunes enfants, ... La régulation du secteur, avec notamment les Autorisations de Stationnement, dites « licences », contribue à renforcer la sécurité des passagers et à assurer un service public de proximité sur tout le territoire.

Lors de notre échange, vous avez pu constater que notre profession fait face à de nombreux défis complexes et ressent une grande frustration face à une feuille de route qui progresse trop lentement.

Vous trouverez ci-dessous les sujets prioritaires, sur lesquels nous souhaiterions avancer dans les mois à venir ainsi que d'autres sujets à intégrer dans la feuille de route.

### **A. Gouvernance et pilotage de la feuille de route**

En plus du ministère des Transports, les enjeux du secteur impliquent généralement d'autres ministères : Finance pour les tarifs, la fiscalité et les aides ; Santé pour le transport conventionné ; Intérieur pour l'application de la Loi. Cela nécessite donc de remonter la priorité des sujets et mettre en place une gouvernance capable de porter des sujets interministériels, sous l'égide de votre Cabinet.

#### a) L'actualisation du Comité National des Transports Publics Particuliers de Personnes (CNT3P)

Ce comité, créé en 2017<sup>1</sup>, est l'instance nationale d'information et de concertation du secteur. Il rassemble des représentants des ministères pertinents (Transports, Economie, Santé, Intérieur), des collectivités locales, des usagers et des professionnels. Malheureusement, celui-ci ne s'est pas réuni depuis le Covid et aurait dû être renouvelé en 2023. Le rétablissement du CNT3P garantira également l'organisation annuelle des commissions locales T3P dans chaque département.

⇒ **Nous sommes prêts à travailler immédiatement sur l'adaptation du format pour le rendre plus efficace. Nous demandons également l'actualisation des représentants de la profession taxi pour y intégrer les cinq fédérations (FNAT, FNDT, FNTI, UNT, UNIT) au titre des organisations professionnelles de taxi représentatives**

#### b) Suivi feuille de route

---

<sup>1</sup> articles D3120-16 à 20 du code des Transports



Les équipes de la DGITM possèdent une grande connaissance du secteur mais ne sont pas toujours en mesure de faire avancer rapidement les sujets interministériels. L'intervention du Cabinet permettrait d'accélérer les sujets prioritaires de la feuille de route comme l'ont montré des exemples passés.

- ⇒ **Nous proposons une réunion trimestrielle entre les représentants des taxis, un membre de votre cabinet et les équipes de la DGITM afin de pouvoir porter au plus haut niveau les sujets prioritaires.**

## B. Sujets prioritaires

---

### 1. Application de la Loi

Après des années de troubles sociaux, les Lois Thévenoud (2014) et Grandguillaume (2016) ont construit un cadre permettant un « équilibre précaire » du secteur. Le législateur a souhaité créer deux statuts différents au sein du Transport Public Particulier de Personnes :

- Taxi : assure une mission de service public avec un ensemble d'obligations (nombre limité de licences, zone d'activité définie, régulation du tarif par les Préfectures, carte professionnelle via un examen obligatoire, obligation de prise en charge, acceptation de paiement CB, ...) et de droits associés (maraude sur la voie publique, accès aux voies réservées, ...).
- VTC : nécessite seulement de disposer d'une carte professionnelle pour exercer sur l'ensemble du territoire, sans nécessairement avoir passé un examen et en fixant librement les tarifs (maraude interdite, réservation obligatoire).

Sur le terrain, les chauffeurs de taxis souffrent de l'application très partielle des textes avec de nombreuses pratiques illégales dans le secteur du VTC (location de comptes, maraude électronique, rattachement)

#### a) Confusion Taxis/VTC

Le code des transports stipule clairement l'obligation de distinguer les deux professions, par exemple :

- L'article R. 3122-7 interdit « (...) *d'utiliser une voiture de transport avec chauffeur qui est munie de tout ou partie des équipements spéciaux définis au I de l'article R. 3121-1 de nature à créer une confusion avec un véhicule de taxi* ».
- L'article L1115-10 précise que « Les solutions de déplacement proposées en réponse à la requête de l'utilisateur sont présentées de manière claire et insusceptible de l'induire en erreur ».

Contournant la volonté du législateur, les plateformes VTC organisent une confusion permanente entre les deux statuts ; par exemple en organisant la maraude électronique ou pire en envoyant parfois un taxi en lieu et place d'un VTC et réciproquement. Ni les passagers, ni les chauffeurs ne peuvent comprendre le statut des courses UberX tant la confusion est totale : « *En faisant une demande UberX, vous pouvez être mis en relation avec un chauffeur de taxi ou de VTC* »<sup>2</sup>. Nous nous interrogeons sur la position de la DGCCRF, qui, en ne sanctionnant pas cette pratique, expose le consommateur à un chauffeur au statut inconnu/sous X.

- ⇒ **A court terme, nous demandons l'application stricte de la Loi en imposant immédiatement aux plateformes VTC de mettre fin à l'organisation de cette confusion taxis et VTC**
- ⇒ **Dans la durée, l'Etat doit être le garant de l'application de la loi et sanctuariser les droits associés aux devoirs des taxis.**

#### b) Lutte contre le racolage

Comme les voyageurs peuvent le constater chaque jour, de nombreux racoleurs piègent les passagers à la recherche d'un taxi dans les gares, aéroports mais aussi sites touristiques. Malgré les efforts déployés

---

<sup>2</sup> Extrait de la notice d'utilisation de l'application Uber



par les forces de l'ordre et les opérateurs, l'Etat semble rencontrer des difficultés pour endiguer le phénomène et faire appliquer la Loi. Cette situation pénalise les taxis, dont les clients sont détournés, et pose également des problèmes de sécurité ainsi que d'image pour la France. La mise en place de l'amende forfaitaire délictuelle pour exercice illégal de l'activité taxi, issue de la Loi d'Orientation et de Programmation du Ministère de l'Intérieur (LOPMI) de janvier 2023, se fait toujours attendre.

- ⇒ **A court terme, nous demandons des actions renforcées de contrôle dans les gares et aéroports accompagnées de sanctions fortes et une accélération du déploiement de l'amende forfaitaire**
- ⇒ **En parallèle, il est essentiel de lancer un chantier transverse sur des évolutions ambitieuses et durables pour restaurer l'Etat de droit :**
  - Aménagement des gares/aéroports : rapprocher les taxis des passagers, généralisation des parkings avec lecture de plaque
  - Matérialisations des infractions : changement législatif et réglementaires pour développer la vidéo-verbalisation et simplifier la constatation des infractions par exemple en élargissant les prérogatives des Boers pour être « clients mystères » comme la DGCCRF
  - Sanctions : changement législatif et réglementaires pour renforcer les sanctions par exemple en facilitant l'immobilisation prolongée du véhicule

### c) Voies réservées

Le développement de voies réservées aux bus, aux taxis et au covoiturage (tel que défini par [Article L. 3132-1 du code des transports](#)<sup>3</sup>) répond à un objectif d'intérêt général pour une mobilité plus apaisée et durable. Comme la rappelé à plusieurs reprises la justice<sup>4</sup> et <sup>5</sup>, la régulation du taxi (nombre limité de véhicules, tarifs réglementés, véhicules identifiables, ...) justifie que les taxis aient des droits différents des autres modes de transports.

La mise en place de voies réservées est essentielle pour améliorer la mobilité de nos concitoyens, mais aussi pour optimiser les conditions de travail des taxis, notamment là où des forfaits aéroports ont été instaurés. En effet, l'absence de voies réservées efficaces entraîne une grande variabilité des temps de trajet créant ainsi une incertitude pour les passagers et faisant peser sur les seuls chauffeurs de taxis l'impact financier des conditions de circulation.

- ⇒ **Nous demandons le déploiement rapide de nouvelles voies réservées et en particulier celles annoncées en héritages des Jeux Olympiques, harmonisées entre les autoroutes franciliennes et le boulevard périphérique, avec des ayants droit sont en nombre limité (bus, taxi, forces de l'ordre), facilement et automatiquement contrôlables**

## **2. Transport sanitaire en taxi**

Environ 43 000 taxis sont conventionnés par l'Assurance Maladie pour le transport des assurés sociaux. Ils jouent un rôle essentiel dans l'accès aux soins sur l'ensemble du territoire. Le nombre de passagers à transporter augmente structurellement en raison du vieillissement de la population mais aussi de choix d'optimisation des dépenses, tels que la création de centres de soins régionaux ou le développement de l'hospitalisation de jour. Cela augmente à la fois le nombre de trajets mais aussi la distance moyenne parcourue. Les assurés sociaux font appel à un taxi uniquement si leur médecin leur a octroyé une prescription médicale de transport. Les taxis ne sont donc pas responsables de l'évolution du volume de

<sup>3</sup> Utilisation à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte

<sup>4</sup> Décision de la Cour de Justice Européenne (Septembre 2014, C-518/13) confirmant l'accès aux seuls taxis des voies réservées à Londres

<sup>5</sup> Arrêt de la cour d'appel de Versailles du 12 Juin 2020 et de Paris du 14 janvier 2020 confirmant la légalité d'un accès aux seuls taxis (et non VTC) pour les voies réservées sur l'A1 et l'A6



courses ni de la dépense. Depuis plusieurs années, la Caisse Nationale d'Assurance Maladie (CNAM) met en place une logique de remise sur le tarif de l'entreprise de taxi pour compenser la hausse globale de la dépense. Or, les entreprises de taxi n'ont pas d'économies d'échelle sur leurs coûts au kilomètre, ce qui entraîne une diminution de leur rentabilité année après année, les poussant à travailler à perte

Nous sommes favorables à la recherche de solutions permettant d'améliorer la rentabilité des taxis, tout en renforçant l'offre pour les passagers et en maîtrisant l'évolution de la dépense.

La réflexion devrait être menée au niveau de l'ensemble du système (choix de l'organisation des soins et des établissements, choix d'accorder ou non une « Prescription médicale de transport », coût des taxis vs économies liées à l'hospitalisation de jour, ...), plutôt que de faire porter sur les seuls taxis, derniers maillons de la chaîne, les conséquences d'une mauvaise optimisation en amont.

- ⇒ **Nous demandons une table ronde avec l'ensemble des parties prenantes (taxis, usagers, Ministère des Finances, Ministère de la Santé, Assurance Maladie, ...) qui sont d'ailleurs membres du CNT3P.**

### **3. Transition énergétique**

Les taxis sont moteurs de la transition énergétique qu'ils ont amorcée dès 2007. A titre d'exemple, il y a déjà 85% de berlines hybrides-essence en agglomération parisienne ce qui constitue une première étape pour réduire les émissions. La transition vers les véhicules 100% électriques fait face à de nombreuses contraintes inhérentes à notre métier (fort kilométrage parcouru chaque jour, taille minimale de véhicule pour accueillir 4 passagers accompagnés de leurs bagages, tarif réglementé, besoin particulier de fiabilité et rapidité de maintenance ...).

Les taxis sont dépendants d'un écosystème qui n'est pas encore adapté pour une bascule générale vers l'électrique. Les fortes contraintes reposant sur les taxis imposent donc une approche et un calendrier spécifiques. Néanmoins, il existe des succès individuels ou locaux, dépendant notamment des conditions de recharge à domicile du taxi, de l'accès à des recharges très rapides en voirie (à prix bas) et des aides au financement.

- ⇒ **A court terme, nous demandons des dispositifs spécifiques dans le Projet de Loi de Finance pour alléger la fiscalité sur les véhicules afin de ne pas mettre en difficulté les chauffeurs de taxi qui n'ont pas d'autre solution**
  - Nous saluons votre proposition d'étudier des aides (via les CEE) pour les taxis dont les tarifs sont réglementés.
- ⇒ **Nous souhaitons poursuivre les travaux de la task force initiée par la DGITM, en incluant le Cabinet, pour lever certains freins (ex : financement, sécurisation de la valeur d'occasion, renforcement des recharges à domicile, sécurisation de recharge lente en voirie, TICPE énergétique pour insuffler l'usage de l'hybride, hybride rechargeable et le véhicule électrique)**

### **C. Autres sujets importants**

- 
- a) Changement du code NAF (4932Z) et convention collective nationale des taxis (n° 2219) :

Le champ d'application de la convention collective nationale des taxis (IDCC 2219), pour organiser la relation employeur-salarié sous l'égide de la Direction Générale du Travail, concerne les entreprises dont l'activité principale est le taxi, répertoriées sous la nomenclature du code NAF 4932Z (« Transports de voyageurs par taxis »). En 2025, avec la révision des codes NAF, le code taxi deviendra 4933G (« Activités de service de transport de personnes par taxi »)

- ⇒ **Il est important que la convention collective respecte l'évolution des codes NAF en reprenant le nouveau code taxi en 2025.**



b) Défiscalisation des pourboires :

Un dispositif de défiscalisation des pourboires a été mis en place afin de valoriser la qualité dans les différents métiers de service. Cependant, une rupture d'égalité persiste dans le secteur du taxi. Les chauffeurs salariés sont éligibles à ce dispositif depuis sa création, tandis que les chauffeurs exerçant sous le statut d'indépendant ou au sein de groupements coopératifs en demeurent exclus. Dans le secteur du taxi, les pourboires constituent un complément de rémunération significatif pour les chauffeurs, peu importe leur statut, car ils sont soumis à des tarifs réglementés. Ils ne peuvent donc pas augmenter le prix de la course pour valoriser une qualité de service supérieure.

⇒ **Nous demandons l'extension de cette mesure de défiscalisation à l'ensemble des taxis dont le tarif est règlementé et qui font preuve d'un effort important pour améliorer la qualité de service.**

c) Dérogation pour la eFacturation et le eReporting

Les textes<sup>6</sup> prévoient la généralisation de la facturation électronique aux entreprises françaises assujetties à la TVA, avec un calendrier s'échelonnant entre 2024 et 2027. Le dispositif tel qu'envisagé est totalement inadapté au secteur du taxi constitué d'artisans indépendants ou de petites entreprises qui n'ont aucune activité administrative lors de leur journée de travail. En effet, le chauffeur n'a, le plus souvent, aucune information sur l'identité ou le statut de son passager (particulier ou professionnel assujetti à la TVA) pour le facturer. De plus, il représenterait une dégradation de l'expérience client, une complexité et un surcoût inacceptable du fait de l'activité en temps réel avec des clients généralement pressés et l'interdiction pour les chauffeurs de rester stationnés sur la chaussée ou dans les zones de dépose en gares/aéroports pour saisir les informations du passager.

⇒ **Nous demandons la mise en place d'un dispositif spécifique apparentant les courses taxis à des prestations destinées aux particuliers en B2C et donc non soumises à l'obligation de eFacturation et alignant la périodicité du eReporting sur celle de la déclaration de TVA.**

d) Financement des formations taxis :

Un arrêté prévoit d'imposer aux écoles un minimum de 20% des formations via des salariés pour bénéficier du CPF (Compte Personnel Formation). Or, ce dispositif risque de priver les futurs taxis d'un financement de leur formation car il n'est pas applicable dans le secteur. En effet, très peu d'écoles ne peuvent supporter un formateur salarié car la formation concerne de nombreux modules (réglementation taxi, gestion, français, anglais, sécurité routière) avec des qualifications différentes (niveau 3 en langue, examen taxi, diplôme en gestion, ...) ainsi que la conduite (double pédale). De plus, les formateurs sont aujourd'hui principalement des taxis indépendants en activité ce qui apporte une meilleure pertinence au contenu, à travers une connaissance terrain.

⇒ **Nous demandons une dérogation sur l'application de ce dispositif aux centres de formation taxi pour ne pas pénaliser les futurs candidats.**

e) Contenu de l'examen :

Exercer l'activité de chauffeur T3P est un métier très particulier, où le professionnel devient généralement travailleur indépendant. Il doit dès lors assurer seul l'accueil des clients, la conduite en toute sécurité, mais aussi la gestion de son entreprise. Cette situation est très différente des autres métiers de l'artisanat (boulangier, plombier, ...) où généralement le jeune diplômé travaille d'abord comme apprenti ou salarié auprès d'un de ses pairs chevronnés et apprend ainsi le métier sur le terrain.

---

<sup>6</sup> Ordonnance n°2021-1190 du 15/09/2021, de la Loi n°2022-1157 du 16 août 2022 de finances rectificatives, et de son décret d'application n°2022-1299 du 7 octobre 2022



Afin d'améliorer la qualité de service, nous pensons qu'un module supplémentaire est nécessaire dans le tronc commun pour sensibiliser à l'ensemble des bonnes pratiques de l'accueil de tous les passagers (gestion des conflits, prévention de la discrimination, enjeux des Violences Sexuelles et Sexistes, ...). L'expérience démontre que ces sujets nécessitent des mises en situation en présentiel et une pédagogie personnalisée comme c'est le cas pour la formation PMR.

⇒ **Nous demandons :**

- **D'ajouter dans le référentiel de l'examen un module spécifique « relation client » avec une formation obligatoire en présentiel intégrant notamment les enjeux de VSS dans un centre agréé avec une attestation à fournir lors de l'inscription à l'examen et de la demande de carte professionnelle.**
- **de rendre obligatoire la formation pour le module « réglementation du transport public particulier de personnes » afin de renforcer la sécurité de l'ensemble des passagers T3P et limiter les infractions.**

f) Organisation de l'examen :

Plusieurs évolutions sont nécessaires pour améliorer la qualité de l'examen tant au niveau de l'admissibilité (théorie) que de l'admission (pratique), par exemple en ce qui concerne la capacité d'accueil des candidats, l'absence récurrente d'un professionnel taxi parmi le jury de la pratique, la feuille de notation non adapté par rapport aux compétences requises, le refus par les CMA des jurys taxis sans le bac alors que la carte professionnelle taxi devrait être reconnu comme diplôme, ...

⇒ **Nous demandons donc la tenue d'une réunion dédiée pour aborder ces dysfonctionnement et ainsi améliorer la qualité de service pour les passagers**

Nous nous tenons à votre disposition, et à celle de vos équipes, pour approfondir ce sujet.

Nous vous prions de bien vouloir agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

Fédération Nationale des Artisans du  
Taxi (FNAT)  
Bernard CREBASSA,  
Président

Fédération Nationale du Taxi (FNAT)  
Emmanuelle CORDIER,  
Présidente

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

Union Nationale des Taxis (UNT)  
Rachid BOUDJEMA,  
Président

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