

Vitray en Beauce, le 03 février 2026

À l'attention des départements FNDT ;

PRÉSENTATION DES ENJEUX LIES AUX PLATEFORMES DE MISE EN RELATION CODE DES TRANSPORTS T3P & CADRE GENERAL

Préambule :

Considérant l'importance d'une mise en place sécurisée d'un groupement, d'une société, d'une association, d'un GIE de mise en relation au titre du T3P, il convient de faire référence à l'ensemble du corpus des textes applicables, auxquels s'ajoute le cadre spécifique du code des transports en ce domaine.

Il convient d'avoir à l'esprit que l'organisateur du service s'appuie, sur des solutions informatiques clefs en main, qui ne dispensent pas le titulaire de la solution de ses propres responsabilités et obligations de conformités.

En ce domaine, la pratique peut sembler quelque peu attentatoire au strict respect de la combinaison des différents dispositifs de conformités légaux requis.

Autre cas d'espèce, la partie transport de malade qui découle à ce jour de la mise en place de l'article 80 répondant à un cahier des charges spécifique, auquel se rajoute dans un futur proche le cahier des charges des plateformes de mise en relation pour l'ensemble des sorties hospitalières, ainsi trois dispositifs cumulatifs doivent être respectés :

- 1) L'article 80 sur appels d'offres + cahiers des charges + taxis-sanitaire.
- 2) La/les futures plateformes de sorties des centres hospitaliers avec nouveau cahier des charges et devant tenir compte des conventions Taxis et sanitaires, devant être capable de les traiter sur leurs champs respectifs et non partiellement.
- 3) La certification des flux de transport de malade avec la géolocalisation du véhicule / conducteur, l'édition de la facturation dématérialisée et autres.

Au cumul, plusieurs sources de droit cumulatives trouvent application. Les éditeurs de solutions de mises en relation doivent soit se conformer à une partie d'entre elles, soit en totalité si elles souhaitent avoir la capacité de mise en œuvre globale d'une solution numérique de mise en relation sur l'ensemble du spectre de compétence du taxi.

Autre élément nouveau à venir, la facturation électronique / dématérialisée 2026/2027. En ce domaine les porteurs de solutions ayant intégrés tout ou partie de la facturation devront être en capacité d'être conforme aux échéances édictées par le législateur, ordonnance fiscale refondant le Code fiscal (mi-décembre 2025).

Reste à examiner les différentes possibilités et options permettant cette mise en place.

Les éléments statutaires permettant l'exercice de la mise en relation :

Plusieurs possibilités s'offrent aux taxis, chacune présentant ses avantages et ses inconvénients.

Écartons d'emblée le cas des groupements informels, sans statuts définis et opérant sur des réseaux. Clairement s'il existe un « non écrit » en ce domaine dans le code des transports, force est de constater que cette pratique constitue bel et bien une mise en relation et qu'elle reste, de ce fait, soumise aux dispositions légales et réglementaires. Ces groupements posent des problèmes majeurs tels que la capacité bancaire, le régime assurantiel inexistant, la responsabilité en cas de défaut / d'incident / d'accident.

Ce cas d'espèce est pour le moins savoureux puisque cette pratique s'exerce au confluent d'une posture de taxi non conforme et pourtant communément admise. **Attention à ce type de pratiques** elles sont pour le moins mortifères.

1/ Le groupement / GIE :

Celui-ci doit se formaliser par des statuts déposés auprès du tribunal de commerce, ce que l'on appelle un GIE (groupement d'intérêt économique). Il relève du droit commercial donc, avec l'ensemble des obligations et contraintes qui en découlent.

Ses particularités : Une gestion complexe du fait que l'ensemble des décisions se prennent et se formalisent avec l'assentiment des membres. Lourdeur, complexité de gestion, ainsi que difficultés de mise en œuvre de décisions. Ces dernières, au sein du GIE sont prises selon les statuts, généralement à l'unanimité, sauf mention contraire. Les membres sont responsables de manière illimitée des dettes du GIE sur leurs biens personnels.

La question n'est pas de savoir si un litige surviendra entre les parties, mais simplement quand il surviendra. Dès lors on entre alors dans un continuum de difficultés insolubles. **À écarter.**

2/ Le syndicat :

Celui-ci ne pourrait le faire que si ses statuts, lui en prévoient la capacité. Cependant même dans ce cas toutes les questions dévolutive soulevées supra restent pendantes : gestion, capacité juridique, droit à la contractualisation, appel d'offres, conformités, responsabilité des dirigeants du syndicat, régime assurantiel et in fine capacité bancaire. En effet il est incertain qu'une banque accepte de suivre un syndicat en ce domaine notamment pour des questions de conformité fiscale, règles de TVA et autres, notamment au regard de la facturation électronique qui se profile, sachant qu'un syndicat ne peut émettre et percevoir la TVA.

3/ la société :

Quel que soit son régime (le plus adapté possible) c'est la seule solution impose la conformité, à permettre de contractualiser. Cette notion est pour le moins importante puisqu'elle clarifie le rôle et les missions de chacun.

Le taxi devient un prestataire de services soumis à un accord commercial de prestation, avec des obligations réciproques, et in fine des pénalités voire la résiliation du contrat si la prestation n'est pas exécutée correctement. La relation est pour le moins claire et éclairée pour chacun.

D'autre part la question de la gouvernance/prise de décision est simplifiée au quotidien, permettant l'action et son développement. Les actionnaires ou l'actionnaire unique, puisqu'un syndicat, si ses statuts le prévoient, peut créer une structure commerciale ; donnent mandat et le délégataire gère.

Autre élément saillant, la possibilité non équivoque de pouvoir contractualiser avec différents opérateurs / grands comptes / appel d'offres sans que les questions de conformité se posent en tant que telles, ni celles de responsabilité assurancielles et commerciales.

II/ le/les régimes et obligations des plateformes :

A/ Le cadre européen.

Le cadre juridique actuel des plateformes de mise en relation

Les plateformes de mise en relation professionnelle opèrent dans un environnement juridique complexe, à l'intersection de plusieurs branches du droit. Le droit du travail, le droit commercial et le droit de la consommation sont particulièrement sollicités pour encadrer leurs activités. En France, la loi pour une République numérique de 2016 a posé les premières bases de leur réglementation, en introduisant notamment la notion d'opérateur de plateforme en ligne.

Cette loi impose aux plateformes des obligations de loyauté, de transparence et d'information envers leurs utilisateurs. Elles doivent par exemple fournir une information claire sur les conditions générales d'utilisation du service d'intermédiation et sur les modalités de référencement, de classement et de déréférencement des offres mises en ligne.

Au niveau européen, le Règlement Platform-to-Business (P2B), entré en vigueur en juillet 2020, renforce ces obligations pour les plateformes opérant dans l'Union européenne. Il vise à promouvoir l'équité et la transparence pour les entreprises utilisatrices de services d'intermédiation en ligne.

Malgré ces avancées, le statut juridique des plateformes reste souvent ambigu. La question de leur qualification en tant qu'employeur ou simple intermédiaire fait l'objet de nombreux débats et contentieux. La jurisprudence joue un rôle crucial dans l'interprétation et l'application de ces règles, comme l'illustrent les décisions récentes concernant la requalification de la relation entre certaines plateformes de livraison et leurs coursiers.

Attention, même si le principal de la jurisprudence en cause porte sur les VTC et les coursiers, rien n'exclut l'inexistence d'un risque de subordination d'un indépendant taxi, notamment en cas d'appréciation du lien de dépendance / subordination.

B/ le cadre général :

La responsabilité des plateformes envers les utilisateurs et les tiers :

La question de la responsabilité des plateformes de mise en relation professionnelle est centrale dans leur encadrement juridique. Ces plateformes se présentent généralement comme de simples intermédiaires techniques, facilitant la mise en relation entre offreurs et demandeurs de services. Cependant, leur rôle va souvent au-delà, notamment lorsqu'elles interviennent dans la fixation des prix ou dans l'évaluation des prestataires.

Le droit de la consommation impose aux plateformes des obligations en matière d'information précontractuelle et de protection des consommateurs. Elles doivent notamment s'assurer de la véracité des informations fournies par les professionnels référencés et mettre en place des systèmes de vérification de l'identité des utilisateurs.

En cas de litige entre un client et un prestataire, la responsabilité de la plateforme peut être engagée, si elle n'a pas respecté ses obligations légales. La jurisprudence tend à considérer que les plateformes ont un devoir de vigilance et de contrôle sur les contenus qu'elles hébergent.

Attention toutefois, dans le cadre de l'exécution de prestation par taxi, la question de la responsabilité apparaît plus prégnante de facto au regard des dispositions du code des transports qui viennent clarifier et compléter le cadre général.

Ce cadre général a fait l'objet de complétude.

Par ailleurs, la question de la responsabilité algorithmique se pose avec acuité. Les plateformes utilisent des algorithmes pour classer les offres, attribuer les missions ou évaluer les performances des travailleurs. Ces systèmes automatisés peuvent avoir des conséquences significatives sur l'activité des utilisateurs. Le droit à l'explication des décisions algorithmiques et la lutte contre les biais discriminatoires sont des enjeux majeurs de la réglementation à venir.

Enfin, la responsabilité des plateformes en matière de protection des données personnelles est encadrée par le règlement général sur la protection des données (RGPD). Elles doivent notamment garantir la sécurité des données collectées et respecter les principes de minimisation et de finalité dans leur traitement.

La problématique de la concurrence déloyale :

Les plateformes de mise en relation professionnelle sont régulièrement accusées de concurrence déloyale par les acteurs traditionnels des secteurs dans lesquels elles opèrent. Ces derniers arguent que les plateformes bénéficient d'un cadre réglementaire plus souple, leur permettant de proposer des services à moindre coût.

Pour répondre à ces critiques, certaines juridictions ont imposé aux plateformes de respecter les réglementations sectorielles applicables aux professions qu'elles mettent en relation. C'est le cas par exemple dans le secteur du transport de personnes, où les chauffeurs travaillant via des plateformes doivent désormais disposer d'une licence professionnelle dans de nombreux pays.

La question de la fiscalité des plateformes est également au cœur des débats sur la concurrence équitable. Des initiatives sont prises au niveau national et international pour s'assurer que ces acteurs contribuent équitablement à l'effort fiscal, notamment dans les pays où ils réalisent leurs bénéfices.

Les défis de la régulation transfrontalière des plateformes :

La nature intrinsèquement transnationale des plateformes de mise en relation professionnelle pose des défis particuliers en termes de régulation. Ces acteurs opèrent souvent à l'échelle mondiale, tandis que les cadres réglementaires restent largement nationaux ou régionaux.

L'Union européenne joue un rôle pionnier dans la mise en place d'un cadre réglementaire harmonisé. Le Digital Services Act (DSA) et le Digital Markets Act (DMA), adoptés en 2022, visent à encadrer plus strictement les activités des grandes plateformes numériques, y compris celles de mise en relation professionnelle.

Ces règlements introduisent de nouvelles obligations en matière de :

- Transparence sur les conditions d'utilisation
- Modération des contenus
- Partage de données avec les autorités et les chercheurs
- Évaluation et atténuation des risques systémiques

C/ La cas spécifique du transport par taxi et du T3P :

Le secteur des taxis en France est soumis à une réglementation rigoureuse visant à garantir la sécurité, la transparence et la qualité du service rendu aux usagers. Avec l'émergence des plateformes numériques de mise en relation entre clients et chauffeurs, le législateur a dû adapter le cadre juridique pour encadrer ces nouveaux acteurs. Cette analyse détaillée se base sur le Code des transports et les textes réglementaires associés (décrets, arrêtés, jurisprudences) afin de fournir une vue d'ensemble exhaustive des dispositions légales applicables aux plateformes de mise en relation dans le secteur des taxis en France.

Cadre juridique général :

Articles clés du Code des transports :

Les articles L. 3120-1 à L. 3124-24 et R. 3120-1 et suivants du Code des transports constituent le socle juridique encadrant l'activité des plateformes numériques dans le secteur du transport public particulier de personnes (T3P), qui inclut les taxis. Ces articles définissent notamment :

L. 3120-1 : Les prestations de transport routier de personnes à titre onéreux, excluant les transports publics collectifs et le transport privé routier de personnes <https://www.legifrance.gouv.fr/>.

L. 3121-1 : L'autorisation de stationnement pour les taxis, permettant aux conducteurs de stationner ou circuler en quête de clientèle dans leur commune de rattachement <https://www.legifrance.gouv.fr/>.

L. 3121-11 : La création d'un registre national de disponibilité des taxis, recensant leur identification, disponibilité et géolocalisation, soumis à la loi sur l'informatique et les libertés <https://www.legifrance.gouv.fr/>.

R. 3120-41 : Les modalités de conservation et de communication des données relatives aux activités de transport <https://www.legifrance.gouv.fr/>.

L. 3124-13 : Les sanctions pénales encourues par les organisateurs de systèmes de mise en relation illégaux <https://www.legifrance.gouv.fr/>.

Distinction légale entre plateformes agréées et non agréées :

Plateformes agréées comme centrales de réservation : Ces plateformes bénéficient d'un statut spécifique, souvent lié à une reconnaissance officielle par les autorités compétentes. Elles doivent respecter des obligations renforcées en matière de transparence, notamment l'affichage clair des tarifs, des conditions générales d'utilisation, et des modalités de calcul des prix (art. L. 3121-11 et suivants) <https://www.legifrance.gouv.fr/>. Elles sont également soumises à des obligations de communication des données aux autorités pour le contrôle des activités <https://www.legifrance.gouv.fr/>.

Plateformes non agréées : Ces plateformes, bien que non agréées officiellement, doivent néanmoins respecter les règles d'équité concurrentielle avec les centrales traditionnelles. Elles sont soumises à des sanctions en cas de non-respect des obligations légales, notamment en matière de transparence et de lutte contre la fraude <https://www.legifrance.gouv.fr/>.

Obligations d'enregistrement ou d'agrément :

Les plateformes doivent se conformer aux obligations d'enregistrement et d'agrément définies par les autorités compétentes. Cela inclut la déclaration à l'autorité compétente et le respect des conditions pour obtenir un agrément

si applicable. Par exemple, les opérateurs de service numérique de mise en relation commerciale doivent être inscrits à un registre électronique national (art. L. 3152-2) <https://www.legifrance.gouv.fr/>.

Obligations spécifiques des plateformes :

Transparence et information :

Les plateformes doivent afficher clairement les tarifs pratiqués, y compris les majorations éventuelles, les conditions générales d'utilisation, et les modalités de calcul du prix (art. L. 3121-11 et suivants) <https://www.legifrance.gouv.fr/>. Elles doivent également communiquer les données aux autorités compétentes, notamment pour des fins statistiques et de contrôle (art. R. 3120-41) <https://www.legifrance.gouv.fr/>.

Lutte contre la fraude et la concurrence déloyale :

Les plateformes sont tenues de respecter des règles strictes pour éviter la fraude et la concurrence déloyale. Par exemple, il est interdit de géolocaliser des taxis non disponibles ou de capter illicitement la demande (art. L. 3124-13) <https://www.legifrance.gouv.fr/>. Les algorithmes de dispatching doivent respecter des principes de neutralité et de priorité aux taxis les plus proches <https://www.legifrance.gouv.fr/>.

Protection des données :

Les plateformes doivent se conformer au Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD), garantissant la sécurité des données collectées, le respect des principes de minimisation et de finalité, ainsi que la transparence envers les utilisateurs (art. 5, 6 RGPD) entreprendre.service-public.gouv.fr. Elles doivent informer les utilisateurs de la collecte de données, de sa finalité, et des droits dont ils disposent (accès, rectification, effacement) <https://entreprendre.service-public.gouv.fr/>

6

Accessibilité :

Les plateformes doivent respecter les obligations en matière de services pour les personnes à mobilité réduite (PMR), sous peine de sanctions en cas de non-respect (art. L. 1112-1 et suivants) <https://www.legifrance.gouv.fr/>.

Relations avec les chauffeurs de taxi :

Statut des chauffeurs :

Les chauffeurs travaillant via ces plateformes sont généralement considérés comme travailleurs indépendants, bien que des débats existent sur leur statut exact (indépendants vs. salariés). La jurisprudence récente tend à reconnaître un lien de subordination dans certains cas, notamment lorsque la plateforme exerce un contrôle important sur les conditions d'exercice de l'activité.

Rémunération et commissions :

Les plateformes doivent respecter des règles encadrant les commissions prélevées sur les chauffeurs. Par exemple, elles doivent communiquer clairement la distance couverte, la destination et le prix minimal garanti déduction faite des frais de commission (art. L. 1326-2) <https://www.legifrance.gouv.fr/>. Les travailleurs peuvent refuser une proposition de prestation sans pénalité, et la plateforme ne peut pas suspendre ou mettre fin à la relation contractuelle pour ce motif <https://www.legifrance.gouv.fr/>.

Obligations de formation et de sécurité :

Les plateformes doivent s'assurer que les chauffeurs respectent les obligations légales en matière de formation continue, de sécurité, et de contrôle des véhicules (visites techniques, assurances, licences) <https://www.legifrance.gouv.fr/>.

Relations avec les clients :

Droits des passagers :

Les passagers bénéficient de droits spécifiques, notamment en matière d'information claire et détaillée sur les tarifs, les conditions générales, et les voies de recours en cas de litige (art. L. 3121-11) <https://www.legifrance.gouv.fr/>.

Les plateformes doivent garantir la sécurité des données personnelles des clients et respecter leurs droits en matière de protection des données <https://entreprendre.service-public.gouv.fr/>

Sécurité et traçabilité :

Les plateformes doivent consigner les courses et coopérer avec les enquêtes administratives ou judiciaires, notamment en transmettant les données en cas d'infraction ou de litige (art. L. 3120-6) <https://www.legifrance.gouv.fr/>.

Elles doivent également mettre en place des mesures contre les comportements frauduleux (faux profils, courses fictives) <https://www.legifrance.gouv.fr/>.

Sanctions et contrôles :

Sanctions administratives :

Les manquements aux obligations légales sont sanctionnés par des amendes administratives pouvant aller jusqu'à 675 euros pour des infractions mineures, et jusqu'à 15 000 euros pour des manquements plus graves (art. L. 3153-2, L. 3153-3) <https://www.legifrance.gouv.fr/>. L'autorité administrative peut également prononcer une interdiction d'exercice temporaire ou définitive en cas de manquement grave ou répété <https://www.legifrance.gouv.fr/>.

Sanctions pénales :

Les sanctions pénales peuvent inclure jusqu'à 4 ans d'emprisonnement et 75 000 euros d'amende pour des pratiques prohibées, telles que l'organisation illégale de systèmes de mise en relation (art. L. 3153-4) <https://www.legifrance.gouv.fr/>.

Autorités compétentes :

Les contrôles sont assurés par plusieurs autorités, notamment la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF), les préfetures, et l'Autorité de régulation des communications électroniques et des postes (ARCEP) pour les aspects numériques <https://www.legifrance.gouv.fr/>.

Évolution récente et projets législatifs :

Réformes récentes :

La loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019 a renforcé la régulation du secteur, notamment en matière de transparence et de protection des travailleurs des plateformes [ecologie.gouv.fr](https://www.legifrance.gouv.fr). Des décrets d'application ont précisé les obligations des plateformes en matière de communication des données et de protection des travailleurs [affaires-publiques.org](https://www.legifrance.gouv.fr).

Propositions en discussion :

Des propositions visent à renforcer les pouvoirs de l'Autorité de régulation des transports (ART) et à harmoniser la réglementation au niveau européen pour garantir une concurrence équitable et une meilleure protection des utilisateurs <https://www.legifrance.gouv.fr/>.

Comparaison avec les VTC :

Obligation	Plateformes de taxis agréées	Plateformes non agréées	Sanction en cas de manquement
Affichage des tarifs	Obligatoire, clair et détaillé	Obligatoire	Amende administrative 675 €
Communication des données	Transmission aux autorités	Transmission aux autorités	Amende administrative
Lutte contre la fraude	Respect des règles de dispatching	Respect des règles	Amende, interdiction d'exercice
Protection des données	Conformité RGPD	Conformité RGPD	Sanctions RGPD
Accessibilité PMR	Obligatoire	Obligatoire	Sanctions administratives
Statut des chauffeurs	Travailleurs indépendants	Travailleurs indépendants	Litiges possibles sur subordination
Rémunération et commissions	Communication transparente	Communication transparente	Sanctions administratives

Conclusion :

Les plateformes de mise en relation dans le secteur des taxis en France sont soumises à un cadre juridique dense et complexe, articulé autour du Code des transports et de ses textes d'application. Ce cadre impose des obligations strictes en matière de transparence, de protection des données, de lutte contre la fraude, et de respect des droits des travailleurs et des clients. Les plateformes agréées et non agréées doivent toutes se conformer à ces règles, sous peine de sanctions administratives et pénales sévères. La réglementation évolue régulièrement pour s'adapter aux nouvelles pratiques et garantir une concurrence loyale et une protection efficace des utilisateurs.

Cette analyse exhaustive met en lumière la nécessité pour les plateformes de taxi de maîtriser parfaitement les dispositions légales applicables afin d'assurer leur conformité et d'éviter les risques juridiques liés à leur activité.

III/ Les fournisseurs de solution de plateforme :

Le cas d'espèce fait l'objet de renvoi de responsabilité pesant sur l'opérateur. Cependant nous devons clairement opérer une distinction entre les plateformes de VTC et ou de grande plateformes style G7 qui dispose en propre de leurs solutions intégrées, de celles des taxis individuels ou collectifs, groupements, centrales de mise en relation.

En effet la configuration et quelque peu différentes en ce domaine.

En premier lieu la et les pratiques, du monde du taxi, conduisent à ne pas formaliser un lien commercial contractuel entre l'opérateur (GIE/Groupement, centrale) et le taxi. En ce cas se pose clairement la question de la responsabilité de l'ensemble de la chaîne, ce y compris à l'encontre de l'opérateur de la solution proposée aux taxis. L'on ne voit pas pourquoi la responsabilité reposerait exclusivement sur le seul opérateur taxi et non sur celui qui met les services à disposition, alors même que c'est son cloud, qui opère les données et les conserve, que c'est lui qui définit les règles et éléments de facturation ; c'est encore lui qui doit s'assurer de l'utilisation conforme de son produit et en tout état de cause de sa conformité réglementaire.

Certes les opérateurs de solution de service numérique sont en opposition avec cet axiome, sans cependant pouvoir opposer d'argutie juridique construite.

La question se pose, de savoir si les bonnes règles de facturation sont de mise, notamment en ce qui concerne la question de la TVA ou l'on aperçoit de sérieux écarts de pratique avec les outils proposés, sans vouloir citer d'exemple par trop explicite.

En ce sens la question de la sincérité des remontées numériques/fiscales va se posées avec acquitté lors du passage à la dématérialisation de la facture.

Si l'on examine plus en profondeur, la question du transport de malade, une solution intégrée conforme au cumul des dispositions du code des transports, de celui de la sécurité sociale et du cadre de l'article 80 + appel d'offre à venir s'impose ; de même que d'avoir la capacité d'amalgamer la réglementation sanitaire et leurs facturations. En ce cas, un défaut de logiciel et ou de solution pose imminemment la question de la responsabilité de l'éditeur de la solution.

La question des conformités annuelle du taxi en lien avec la plateforme et son opérateur de service se pose, avec la même acuité. En effet si l'hébergeur de la solution se dédouane alors même qu'il a connaissance des irrégularités de mise en conformité périodique, du fait de son rôle d'hébergement ; alors la question de sa responsabilité est posée à tout le moins.

Allons plus loin. Celui-ci à partir où il est le lien entre le taxi au sens large et l'autorité compétente versus **Le.Taxi** devient responsable des données utilisées mais aussi de leurs conformités au sens des ressort géographique des ADS.

Or la pratique encore une fois permet de douter de ces conformités et en ce cas la co-responsabilité peut être de mise.

Rappel :

Définition et statut juridique :

Les opérateurs de solution numérique pour les centrales de réservation de taxis sont des plateformes qui mettent en relation, par voie électronique, des clients et des chauffeurs de taxi. Ils sont encadrés par :

L'article L. 3121-11 du Code des transports : Ils doivent être agréés comme centrales de réservation de taxis ou déclarés auprès des autorités compétentes.

Affiliée à la CPME: Confédération des Petites et Moyennes Entreprises.

Siège social : 38 rue de Chartres 28360 VITRAY EN BEAUCE

Contact : 06 09 87 29 18 – Siret : 508 617 875 00036 - <http://www.fndt.fr> - Email : infocontactfndt@orange.fr

L'ordonnance n° 2021-487 du 21 avril 2021 : Ils sont soumis à des obligations spécifiques en tant qu'intermédiaires numériques dans le secteur du transport public routier.

Obligations principales :

A. Agrément ou déclaration obligatoire :

Agrément : Les centrales de réservation de taxis doivent obtenir un agrément préfectoral pour exercer légalement (art. L. 3121-11).

Déclaration : Les opérateurs numériques doivent être inscrits au registre national des opérateurs de mobilité (art. L. 1431-2 du Code des transports).

B. Transparence et information :

Affichage des tarifs : Les prix doivent être clairement affichés avant la réservation, y compris les éventuelles majorations (art. L. 3121-11).

Conditions générales d'utilisation (CGU) : Les CGU doivent être accessibles et préciser les modalités de calcul des prix, les droits des passagers et des chauffeurs, et les voies de recours en cas de litige.

Information sur les chauffeurs : Les plateformes doivent fournir aux clients des informations sur l'identité du chauffeur, le numéro d'immatriculation du véhicule, et la licence du taxi.

C. Protection des données personnelles :

Conformité au RGPD : Les données collectées (géolocalisation, coordonnées, historiques de courses) doivent être traitées conformément au Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD).

Durée de conservation : Les données doivent être conservées pour une durée limitée et sécurisées (art. R. 3120-41).

D. Lutte contre la fraude et la concurrence déloyale :

Interdiction de fausse disponibilité : Il est interdit de géolocaliser ou d'afficher des taxis non disponibles pour fausser la concurrence (art. L. 3124-13).

Neutralité des algorithmes : Les algorithmes de dispatching doivent être transparent et non discriminatoire, en privilégiant les taxis les plus proches (art. L. 3121-11).

E. Obligations envers les chauffeurs :

Accès équitable : Les chauffeurs doivent avoir un accès non discriminatoire à la plateforme.

Rémunération transparente : Les commissions prélevées par la plateforme doivent être clairement communiquées aux chauffeurs (art. L. 1326-2).

Droit de refus : Les chauffeurs peuvent refuser une course sans pénalité, et la plateforme ne peut pas suspendre leur accès pour ce motif.

F. Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) :

Les plateformes doivent garantir l'accessibilité des services aux PMR, sous peine de sanctions (art. L. 1112-1).

G. Sécurité et traçabilité :

Conservation des données : Les opérateurs doivent conserver les données des courses (heure, lieu, prix, identité du chauffeur) pendant 6 mois et les transmettre aux autorités en cas de contrôle ou d'enquête (art. R. 3120-41).

Coopération avec les autorités : En cas d'infraction ou de litige, les plateformes doivent fournir les données nécessaires aux enquêtes (art. L. 3120-6).

3. Sanctions en cas de manquement :

Sanctions administratives :

Amende pouvant aller jusqu'à 15 000 € pour non-respect des obligations (art. L. 3153-2).

Suspension ou retrait de l'agrément en cas de manquement grave.

Sanctions pénales :

Jusqu'à 2 ans d'emprisonnement et 30 000 € d'amende pour organisation illégale de mise en relation (art. L. 3153-4).

11

4. Autorités de contrôle :

Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) : Contrôle le respect des obligations de transparence et de loyauté.

Préfectures : Délivrent les agréments et sanctionnent les manquements.

Autorité de régulation des transports (ART) : Supervise le secteur et peut infliger des sanctions.

5. Évolution récente :

Loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019 : Renforce la régulation des plateformes numériques et la protection des travailleurs indépendants.

Décret n° 2021-501 du 22 avril 2021 : Précise les obligations des plateformes en matière de transparence et de protection des données.

Obligation	Base légale	Sanction en cas de manquement
Agrément ou déclaration	Art. L. 3121-11, L. 1431-2	Amende administrative, retrait d'agrément
Transparence des tarifs	Art. L. 3121-11	Amende jusqu'à 15 000 €
Protection des données	RGPD, Art. R. 3120-41	Sanctions RGPD (jusqu'à 4% du CA mondial)
Lutte contre la fraude	Art. L. 3124-13	Amende, suspension d'activité
Accessibilité PMR	Art. L. 1112-1	Sanctions administratives
Sécurité et traçabilité	Art. R. 3120-41	Amende, obligation de régularisation

Objet : Compléments concernant la conformité des solutions de transport de malades.

Ce rappel, bien qu'il recoupe en partie les précédents, vient compléter plusieurs éléments abordés précédemment. Il apparaît désormais clair que certains acteurs ne pourront plus se soustraire à leurs responsabilités quant à la conformité et à l'utilisation des solutions proposées.

Cas spécifique du transport de malades dans le cadre de la nouvelle convention :

Sous réserve des incertitudes persistantes concernant le calendrier, la capacité opérationnelle de la caisse, et surtout la version finale des écritures comptables, il est impératif que la solution proposée soit alignée sur les exigences à venir, en plus des règles existantes.

Par ailleurs, il est important de souligner que la caisse vérifie et intègre dans ses écritures, la conformité réglementaire des taxis, notamment au regard du Code des transports — quand cela lui est favorable.

Cela implique, de facto, une obligation de conformité absolue, couvrant :

- Le Code des transports,
- Le Code de la sécurité sociale,
- La convention nationale et ses déclinaisons locales,

Sans omettre les dispositions en cours d'élaboration (cahiers des charges des appels d'offres, certification des transports, facturation, SEFI, etc.).

Ce mémo étant susceptible de complément en fonction de retours et d'échanges à venir.

Recevez l'expression de nos respectueuses salutations.

Le Bureau de la FNDT