



Taxis/VTC

« La guerre au cœur de la France »

Analyse stratégique au profit des fédérations d'exploitants de VTC

Auteurs :

Charles CASTA
Grégory CHARVIEUX
Anthony PIERINI
Marion RIPERT
Romain PRUNT

18 juin 2014

Ce document d'analyse, d'opinion, d'étude et/ou de recherche a été réalisé par un membre(s) de l'AEGE. Préalablement à leurs publications et/ou diffusions, elles ont été soumises au Conseil scientifique de l'Association. L'analyse, l'opinion et/ou la recherche reposent sur l'utilisation de sources éthiquement fiables mais l'exhaustivité et l'exactitude ne peuvent être garanties. Sauf mention contraire, les projections ou autres informations ne sont valables qu'à la date de la publication du document, et sont dès lors sujettes à évolution ou amendement dans le temps. Le contenu de ces documents et/ou études n'a, en aucune manière, vocation à indiquer ou garantir des évolutions futures. Le contenu de cet article n'engage la responsabilité que de ses auteurs, il ne reflète pas nécessairement les opinions de l' (des) employeur(s), la politique ou l'opinion d'un organisme quelconque, y compris celui de gouvernements, d'administrations ou de ministères pouvant être concernés par ces informations. Et, les erreurs éventuelles relèvent de l'entière responsabilité des seuls auteurs. Les droits patrimoniaux de ce document et/ou étude appartiennent à l'Association, voire à un organisme auquel les sources auraient pu être empruntées. Toute utilisation, diffusion, citation ou reproduction, en totalité ou en partie, de ce document et/ou étude ne peut se faire sans la permission expresse du (des) rédacteur(s) et du propriétaire des droits patrimoniaux.



RESUME

En France, taxis et voitures de tourisme avec chauffeur (VTC) s'opposent actuellement. Au-delà de l'amalgame fait entre exploitants rigoureux de VTC et applications smartphone peu scrupuleuses type Uber, la **conjoncture semble globalement défavorable**. Elle pourrait aboutir, d'ici l'été 2014, à une loi avantageant les taxis.

En effet, les quatre **fédérations d'exploitants¹** sont **majoritairement unies mais isolées** face au **puissant lobbying des taxis**. Malgré une activité complémentaire et créatrice d'emplois, et un rééquilibrage entre l'offre et la demande au profit des consommateurs, les fédérations ont une position faible dans le débat. En particulier, elles souffrent d'une **absence de structure commune** induisant un **manque de visibilité et de légitimité**. L'analyse des échiquiers des acteurs économiques et politiques souligne un rapport de force défavorable.

De fait, l'objectif de cette étude est de mettre en avant **l'impérieuse nécessité d'élaborer une stratégie « du faible au fort », axée sur une concurrence loyale, afin de pérenniser l'activité des exploitants de VTC.**

Cette démarche comporte :

- ➔ Un axe préliminaire : **gagner en cohérence afin de peser dans les débats en créant le Conseil national des exploitants de VTC (CNEVTC).**
- ➔ Une stratégie à court terme (2-3 mois) consistant à **élaborer et coordonner des modes d'action afin d'obtenir le vote d'une loi de concurrence réellement équilibrée entre taxis et VTC.**

Cette stratégie se décline en deux axes :

1) **Rayonner vis-à-vis de l'ensemble des acteurs nationaux (sauf taxis) impliqués dans le débat législatif actuel en défendant des positions légitimes.**

Il vise à se rapprocher des différents protagonistes (influence/lobbying) et mettre en place une guerre de l'information afin d'inverser localement le rapport de force.

2) **Appuyer certains arguments des acteurs défendant la cause des taxis pour obtenir des concessions de leur part.**

- ➔ Une stratégie de développement structurel et économique à moyen terme (6 mois à 2 ans) consistant à **élaborer et coordonner des modes d'action afin de pérenniser le développement économique des VTC.**

Cette stratégie se décline en deux axes :

1) Développer une image d'exigence et de prestations haut de gamme destinées à une clientèle recherchant un service de qualité (label qualité VTC-GR, stratégie digitale et plan de communication afin de « créer le réflexe VTC »)

2) Gagner des parts de marché en devenant un acteur incontournable dans le secteur du tourisme.

¹ Chambre Syndicale Nationale des Entreprises de Remise et de Tourisme (CSNERT), Fédération Française des Exploitants de Voitures de Tourisme avec Chauffeur (FFEVTC), Groupement des Transporteurs de Personnes en Voitures avec Chauffeur (GTPVT), Fédération Française du Transport de Personnes sur Réservation (FFTPR).



EXECUTIVE SUMMARY

In France, taxis and cars with driver (**VTC**) are currently opposed. Beyond the blurring of strict VTC operators and unscrupulous smartphone applications such as Uber, **conditions seem generally unfavorable**. It could lead, by the summer of 2014, to a law benefiting taxis.

Indeed, **the four federations of VTC operators are mostly isolated but united against the powerful lobbying taxis**. Despite a complementary activity, an additional job-creating activity and a balance between supply and demand for the benefit of consumers, federations have a weak position in the debate. In particular, they suffer from a **lack of common structure** inducing a **lack of visibility and legitimacy**. Analysis of economic and political chessboards emphasizes an unfavorable balance of power.

In fact, the objective of this study is **to highlight the urgent need to develop a strategy "of the weak against the strong," based on fair competition, in order to sustain the activity of operators VTC**.

This approach includes:

→ A preliminary axis: **gain coherence in order to weight into the debate by creating the National Council of VTC operators (CNEVTC)**.

→ A short term strategy (2-3 months) consists in developing and in coordinating methods of action to obtain the vote of a law truly balanced between taxis and VTC.

This strategy is based on two axes:

1) **Reaching out all national actors (except taxis) involved in the current legislative debate defending legitimate positions**.

It aims to bring different players (influence / lobbying) and set up a war of information in order to reverse locally the balance of power.

2) **Support some arguments defending the cause of taxis in order to obtain concessions from them**.

→ A strategy for economic and structural developments in the medium term (6 months to 2 years) **developing and coordinating modes of action in order to sustain the economic development of VTC**.

This strategy is based on two axes:

1) Develop a high quality services image for customers looking for quality service (quality label VTC-GR, digital strategy and communication plan "to create reflex VTC")

2) Gain market share by becoming a major player in the tourism sector.



SOMMAIRE

RESUME.....	2
EXECUTIVE SUMMARY	3
 I. Le contexte de l'étude : Une conjoncture globalement défavorable aux exploitants de VTC qui pourrait aboutir à une loi avantageant les taxis	5
II. Les acteurs : Quatre fédérations majoritairement unies mais isolées face au puissant lobbying des taxis et un gouvernement souhaitant rapidement légiférer.....	6
II.1 Les fédérations d'exploitants de VTC	6
II.2 Echiquier concurrentiel.....	8
II.3 Echiquier politique.....	11
III. Stratégie : L'impérieuse nécessité d'élaborer une stratégie « du faible au fort », axée sur une concurrence loyale, afin de pérenniser et de développer l'activité des exploitants de VTC	15
III.1 Action préliminaire : Gagner en cohérence afin de peser dans les débats.....	15
III.2 Stratégie à court terme (2-3 mois).....	16
Elaborer et coordonner des modes d'action afin d'obtenir le vote d'une loi de concurrence réellement équilibrée entre taxis et VTC.....	16
III.3 Stratégie à moyen terme (6 mois à 2 ans).....	20
Elaborer et coordonner des modes d'action afin de pérenniser le développement économique des VTC.....	20
ANNEXE 1 : Liste des acronymes	25
ANNEXE 2 : Panorama des cas de cohabitation Taxis/VTC dans le monde.....	26
ANNEXE 3 : Proposition d'un label qualité VTC-GR	31
ANNEXE 4 : Des 30 propositions du rapport Thévenoud vers la loi de concurrence équilibrée entre taxis et VTC.....	34
ANNEXE 5 : Exemples de compte Twitter, Facebook et de forums Taxis/VTC.....	39
ANNEXE 6 : Cartographie des fédérations d'exploitants de VTC.....	40
ANNEXE 7 : Policy paper	41



I. Le contexte de l'étude : Une conjoncture globalement défavorable aux exploitants de VTC qui pourrait aboutir à une loi avantageant les taxis

En France, la loi du 22 juillet 2009 de développement et de modernisation des services touristiques a simplifié la procédure d'exploitation des voitures de tourisme avec chauffeur (VTC), anciennement appelées « grandes remises ». Entre autres, l'obligation de posséder une licence a ainsi été supprimée au bénéfice d'une demande d'immatriculation à Atout France², de même que les limites liées au nombre de voitures pouvant être exploitées par un entrepreneur. Depuis sa mise en application le 1^{er} janvier 2010, cette réforme, assimilée par certains parlementaires français à une déréglementation radicale, « a provoqué une multiplication du nombre d'acteurs et conduit à des dysfonctionnements concurrentiels menaçant le secteur d'une profonde déstructuration (...) La profession qui comptait 400 licences de grande remise avant l'entrée en vigueur de la loi du 22 juillet 2009, recense désormais 4 458 entreprises inscrites à Atout France ; 42,7 % d'entre elles seraient constituées de taxis anciennement ou actuellement en activité³ ».

De manière générale, certaines particularités différencient les VTC des taxis. Les premiers ne sont pas équipés de compteurs horokilométriques, leur prestation ne fait pas l'objet de prix tarifés. De plus, ils peuvent prendre un client uniquement sur commande et le conduire vers une destination donnée. Ils n'ont pas le droit de stationner sur la voie publique en attente de clientèle. La France compte actuellement environ 55 000 taxis et près de 10 000 VTC.

Les manifestations et les mouvements de grèves des taxis depuis le début d'année 2014 pour protester contre la concurrence déloyale des VTC ont amené le Premier ministre Jean-Marc Ayrault à confier, en février, au député PS de Saône-et-Loire, Thomas Thévenoud, une mission de concertation d'une durée de deux mois afin de « garantir une concurrence équilibrée⁴ » entre taxis et VTC. Ce dernier a rendu son rapport « *Un taxi pour l'avenir - Des emplois pour la France* » en avril 2014 et s'est engagé à proposer une loi d'ici l'été. La loi devrait s'inspirer très largement du précédent rapport qui comporte 30 propositions pouvant porter atteinte au développement économique des professions de VTC comme les chauffeurs indépendants, les entreprises exploitantes de VTC et les applications pour Smartphone.

Dans ce cadre, il est nécessaire et urgent que les fédérations d'exploitants de VTC (FFEVTC, CSNERT, GTPVT et FFTPR) élaborent une stratégie afin d'assurer le développement de leur activité professionnelle.

² Agence chargée par la loi du 22 juillet 2009 de contribuer au développement de l'industrie touristique en France.

³ Rapport d'information n°45 du Sénat enregistré le 8 octobre 2013 ; p.53.

⁴ Lettre de cadrage du Premier ministre Ayrault au député Thévenoud ; 13 février 2014.



II. Les acteurs : Quatre fédérations majoritairement unies mais isolées face au puissant lobbying des taxis et un gouvernement souhaitant rapidement légiférer

II.1 Les fédérations d'exploitants de VTC

Il existe quatre fédérations dans le paysage français :

- La Fédération Française du Transport de Personnes sur Réservation (FFTPR)
- Fédération Française des Exploitants de Voitures de Tourisme avec Chauffeur (FFEVTC)
- La Chambre Syndicale Nationale des Entreprises de Remise et de Tourisme (CSNERT)
- Le Groupement des Transporteurs de Personnes en Voitures avec Chauffeur (GTPVT)

	FFTPR	FFEVTC	CSNERT	GTPVT
Logos				
Date de création	2014	2012	1945	2010
Nombres d'adhérents		+ de 350 ⁵ adhérents	287 adhérents ⁶	
Nombre de véhicules représentés	300 véhicules	+ de 2000 véhicules	+ de 1500 véhicules	
Adhérents	Regroupe cinq éditeurs d'applications VTC	Représente des exploitants de VTC (personnes morales et physiques)	Représente des exploitants de VTC (personnes morales et physiques)	Représente des exploitants de VTC (personnes morales et physiques)

⁵ http://www.ffevtc.com/upload/news/ffevtc_mailing_mars_2013.pdf

⁶ <http://www.categorynet.com/communiqués-de-presse/transports/la-csnert-prone-le-maintien-de-la-paix-avec-ses-confreres-taxis-20130114198777/>

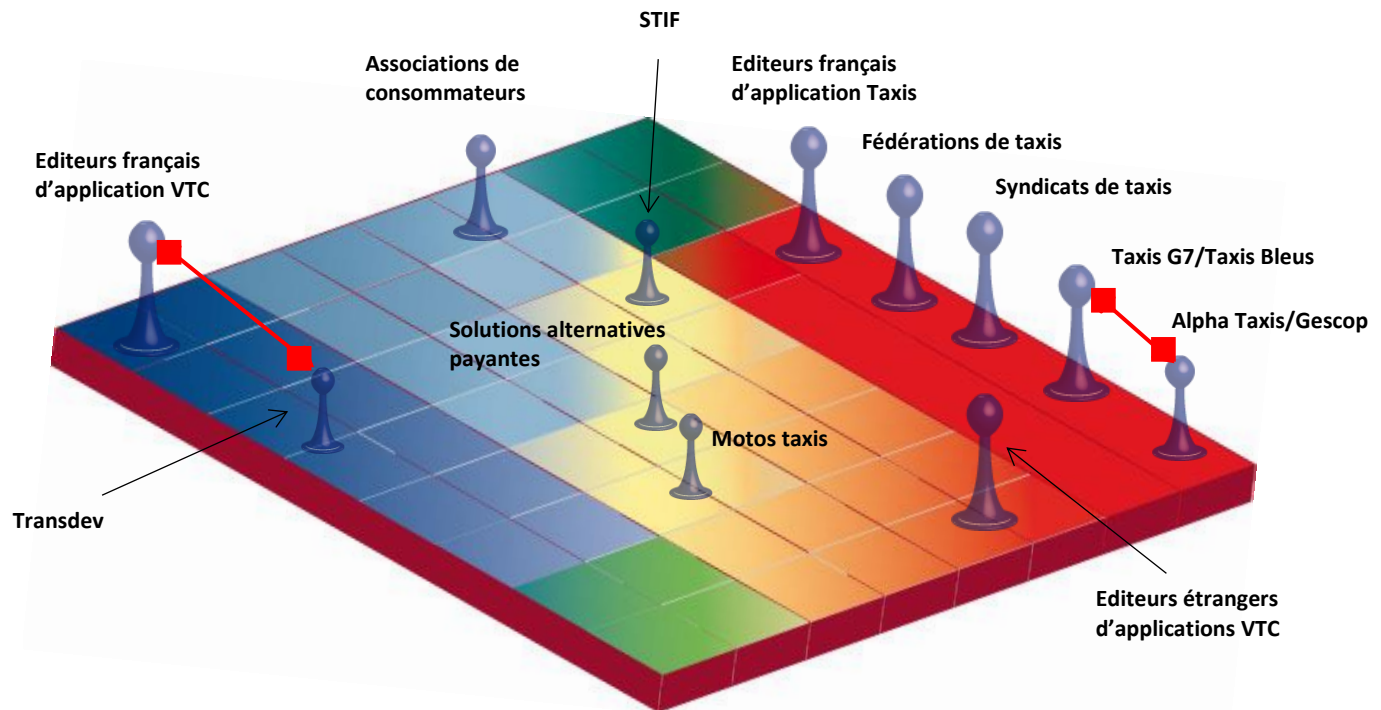


Analyse SWOT des fédérations d'exploitants de VTC

	POSITIF	NEGATIF
	FORCES	FAIBLESSES
INTERNE	- Soutiens du rapport Attali, de l'Autorité de la concurrence et du Conseil d'Etat - Position commune des fédérations sauf la FFTPR, créée en avril 2014 et qui regroupe les éditeurs smartphone	- Absence de structure commune qui induit un manque de visibilité et de légitimité - Position du faible au fort dans le débat - Position divergente autour de la question du dégel des immatriculations
EXTERNE	OPPORTUNITES	MENACES
	- Soutien populaire - Activité complémentaire de celles des taxis, et créatrice d'emplois - Participe à la préservation de l'environnement grâce à un label qualité adapté - Rééquilibrage entre l'offre et la demande au profit des consommateurs	- Volonté du politique de rapidement légiférer - Dérégulation actuelle joue contre la profession - T. Thévenoud penche pour les taxis qui font pression sur le gouvernement (grèves) - L'attitude des éditeurs d'applications étrangers (Uber en particulier) nuit à l'image de la profession



II.2 Echiquier concurrentiel



Relation de coopétition



Importance des acteurs

A. Positionnement des acteurs

Les alliés

- *Transdev* : la société, filiale de la Caisse des Dépôts et Consignations (CDC) et de Veolia Environnement, veut lancer en Ile-de-France une offre de Voitures de Tourisme avec Chauffeur (VTC), arguant de la complémentarité de ce service avec celui des taxis⁷.
- *Les éditeurs français d'application VTC* : Yan Hascoet, fondateur de Chauffeur Privé et Benjamin Cardoso, président de LeCab sont respectivement secrétaire général et président de la FFTPR, une des quatre fédérations d'exploitants de VTC.



⁷ <http://www.lefigaro.fr/flash-eco/2014/04/11/97002-20140411FILWWW00048-transdev-veut-lancer-des-vtc.php>



Les présidents des sociétés éditrices d'application ont pris position en faveur d'une concurrence loyale entre VTC et taxis⁸⁹. De plus, Yanis Kiansky est, à la fois, président d'Allocab et secrétaire général de l'Union Nationale des Chauffeurs Courtois (UNCC). Côté engagement, les patrons des cinq grandes de VTC¹⁰ se sont dits prêts à coopérer avec les taxis en prenant certains engagements forts¹¹.

Les acteurs favorables

- *Les associations de consommateurs* : même si aucune association de consommateurs n'a officiellement pris position, les consommateurs soutiennent largement les VTC selon une étude du CSA¹². Ces derniers représentent une nouvelle source de concurrence face au monopole des taxis.



Les acteurs neutres

- *Les solutions payantes et les acteurs du transport en commun* : ces acteurs ne sont pas actifs. Il s'agit d'acteurs qui espèrent profiter de la situation actuelle pour se positionner. Ces acteurs ne visent pas les mêmes segments de marchés que les VTC.
- *Les taxis-motos* : ils n'ont pas de position officielle.



Les opposants

- *Les éditeurs étrangers d'application VTC* : largement décriée et poursuivie pour le fonctionnement de ses applications UberPop et Uber, la société Uber nuit à la profession des VTC dans la mesure où l'opinion publique fait souvent l'amalgame entre cette société et les VTC. En ce sens, les fédérations de VTC soutiennent les taxis de France contre Uber¹³.



Les adversaires

- *Les éditeurs français d'application taxis* : cet acteur est favorable à la suppression des applications réservées aux VTC et au monopole de la maraude électronique pour les taxis. Ils pourraient ainsi conquérir de nouvelles parts de marchés.



⁸ <http://leplus.nouvelobs.com/contribution/1120228-greve-des-taxis-je-dirige-snapcar-voici-quelques-conseils-pour-ne-pas-vous-enfoncer.html>

⁹ <http://www.journaldunet.com/economie/expert/55498/taxis-rtc---la-volte-face-spectaculaire-et-scandaleuse-du-gouvernement--au-detrimement-du-consommateur.shtml>

¹⁰ Cf. Annexe 6.

¹¹ <http://www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/20140411trib000824910/les-rtc-font-leurs-propositions-au-mediateur-les-taxis-aussi.html>

¹² <http://www.csa.eu/multimedia/data/sondages/data2014/opi20140406-les-franciliens-et-les-rtc.pdf>

¹³ <http://www.ffevrtc.com/>



- *Fédérations/Syndicats de taxis et compagnies de taxis* : ces acteurs dénoncent la concurrence déloyale entre taxis et VTC et revendiquent : l'encadrement strict de la profession de VTC, l'interdiction de la maraude aux VTC, l'instauration d'un montant minimum concernant les courses, le prolongement du gel des immatriculations des VTC et la suppression d'Atout France.

B. Analyse de l'échiquier : un rapport de force défavorable aux fédérations d'exploitants de VTC

Nos principaux adversaires, situés dans la partie rouge de l'échiquier, sont les taxis ainsi que les fédérations et syndicats qui les représentent. Acteurs historiques du transport français et auteurs d'une guerre de l'information depuis 2010, ces derniers disposent d'un puissant lobby à l'échelle politique nationale et des autres pays européens. Concernant les taxis, le Groupe G7/Taxis bleus est dissocié d'Alpha Taxis/Gescop puisque ces deux acteurs sont en coopération, alliés pour faire évoluer le cadre réglementaire dans leur sens et concurrents sur le marché des taxis. Le groupe G7 est la compagnie de taxis la plus puissante et la plus influente auprès des fédérations et syndicats de taxis. En particulier, le père de N. Rousselet, actionnaire principal de G7 fut un proche de F. Mitterrand.

Analyse SWOT des taxis/fédérations de taxis

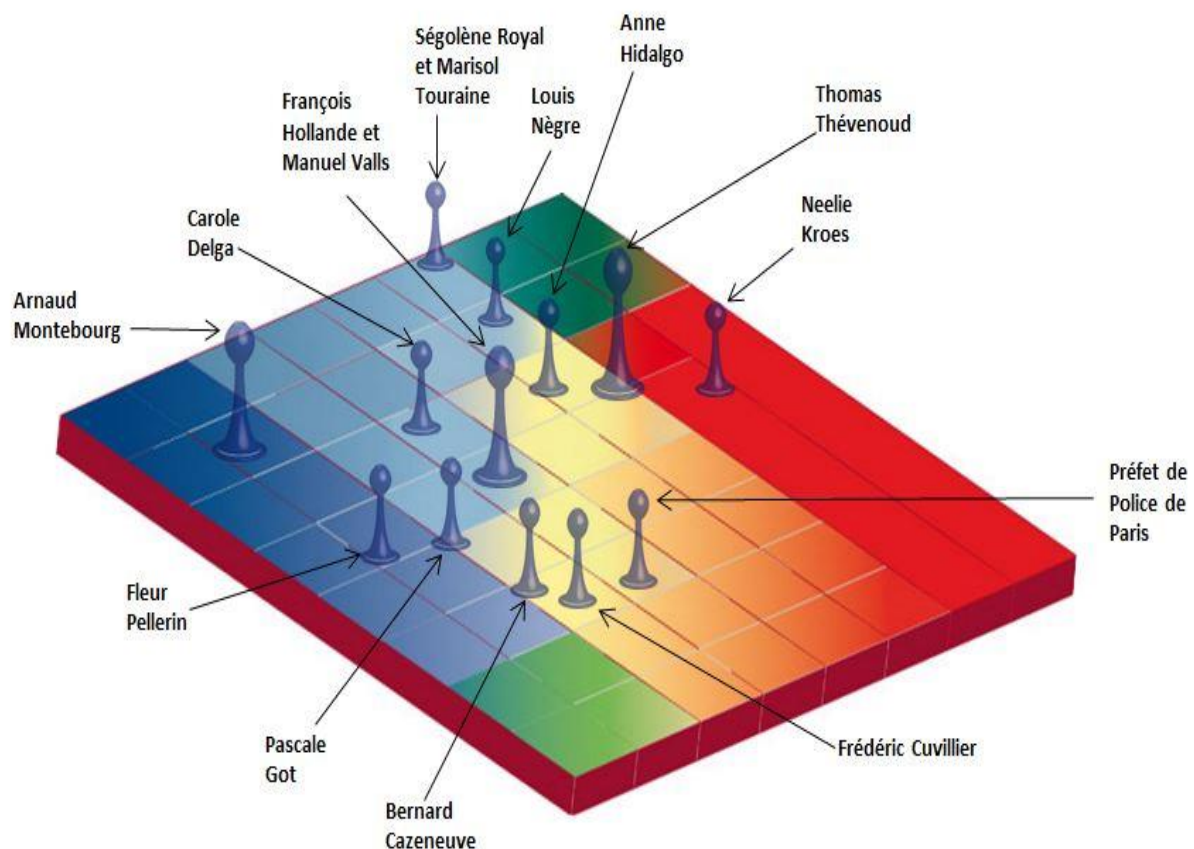
	POSITIF	NEGATIF
INTERNE	FORCES - Acteur historique du transport français - Dirigeants et actionnaires puissants et influents - Pouvoir de rassemblement	FAIBLESSES - Dissensions entre les différents groupes de taxis (domination du groupe G7) - Dissensions entre syndicats et fédérations de taxis (ex: grève du 11 juin 2014) - Situation précaire des chauffeurs en location gérance et de ceux qui ont acheté leurs licences à des prix élevés - Perte de CA à relativiser entre les compagnies : G7 a augmenté le sien en 2013
EXTERNE	OPPORTUNITES - Puissant lobbying national et au niveau des pays européens : . Fort pouvoir de nuisance/blocage . Stratégie d'influence sur les pouvoirs politiques	MENACES - Peu d'investissements dans les innovations technologiques - Système de tarification qui pénalise le consommateur - Offre de taxis inférieure à la demande



Concernant les acteurs neutres (zone jaune au centre de l'échiquier), ils ne représentent pas de leviers dans la stratégie à adopter par les fédérations d'exploitants de VTC. En effet, ils ne se positionnent pas sur les mêmes segments de marché. Les acteurs les plus proches de notre position sont les motos taxis. Ces derniers sont opposés aux taxis classiques car ils ne peuvent prendre des clients que sur réservation et ont l'interdiction de stationner près des gares et des aéroports pour attendre des voyageurs.

Enfin, **concernant nos alliés** (zone bleue de l'échiquier), les éditeurs français d'application VTC et Transdev sont les principaux leviers d'influence. Les premiers sont hostiles au monopole de la « maraude électronique » aux taxis et sont également en coopération avec les éditeurs étrangers d'application VTC qui sont des concurrents agressifs. Le positionnement de Transdev peut permettre au mouvement VTC de gagner en visibilité.

II.3 Echiquier politique





A. Positionnement des acteurs

Les alliés



Le Président de la République et le *Premier ministre* sont positionnés comme alliés sur l'échiquier car les VTC représentent un réservoir d'emplois et contribuent à donner une image positive de la France à travers le transport de touristes. Cependant, il existe une proximité entre N. Rousselet, actionnaire majoritaire de la compagnie de taxis G7 et F.Hollande.

Arnaud Montebourg (Ministère de l'économie, du redressement productif et du numérique) est positionné comme allié car les VTC représentent une forte création d'emplois directs et indirects et contribuent au développement de l'économie du numérique au travers des applications. De plus, le ministre est opposé aux applications de type Uber (financée par Google) et favorise le « *made in France* ». Enfin, A. Montebourg est un proche de T. Thévenoud.



écologique.

Ségolène Royal et *Marisol Touraine* (Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et Ministère des Affaires sociales et de la santé) sont également positionnées en tant qu'alliées avec le développement d'un mode de transport

Fleur Pellerin (Secrétariat d'Etat chargé du commerce extérieur, de la promotion du tourisme et des français de l'étranger) est favorable aux VTC qui représentent une alternative aux taxis et offrent une prestation de qualité supérieure pouvant être bénéfique pour le développement économique du tourisme en France.



Carole Delga (Secrétariat d'Etat chargé du commerce, de l'artisanat, de la consommation et de l'économie solidaire) est favorable aux VTC qui participent à la stimulation du commerce intérieur en offrant une nouvelle gamme de service.

Louis Nègre (sénateur des Alpes-Maritimes), est un allié car les VTC représentent une diversification des modes de transports. Son département est le deuxième de France en termes de VTC. De plus, il est maire de Cagnes-sur-Mer, située à proximité de l'aéroport de Nice, d'Antibes et de Saint Paul de Vence. Cette zone attire un grand nombre de touristes aisés et de consommateurs de services hauts de gamme comme les VTC.





Pascale Got (députée de Gironde), est l'auteur d'un premier rapport en 2011 sur les VTC dans lequel elle préconisait de favoriser l'encadrement de leur développement. Elle considère les VTC comme un progrès dans la modernisation du tourisme en France.

Les neutres

Bernard Cazeneuve (Ministère de l'intérieur) est positionné comme neutre car les VTC incarnent une nouvelle catégorie d'acteur dans le monde des transports qu'il sera nécessaire de réguler. Les VTC sont des concurrents aux taxis dont son ministère a la tutelle.



Frédéric Cuvillier (Secrétariat d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche) se situe au centre de l'affrontement entre les transports VTC et les taxis. Il n'a pas pris de position ouverte dans l'opposition taxis/VTC.

Anne Hidalgo (Mairie de Paris) est favorable à une amélioration qualitative et quantitative du réseau de transport mais elle se heurte au risque d'une mobilisation grandissante des taxis dans l'agglomération.



Thomas Thévenoud (député de Saône-et-Loire) est le médiateur du conflit VTC/taxis ce qui le place officiellement comme un acteur neutre. Mais il est important de rappeler qu'il s'agit d'un proche de L.Fabius et A. Montebourg.

Bernard Boucault (Préfecture de police de Paris) est neutre car il n'a pas pris de position mais c'est un acteur qui possède une forte influence auprès des décideurs publics.



Les opposants



Neelie Kroes (commissaire européenne en charge de la société numérique) est une opposante indirecte. Elle est ouvertement favorable à une libéralisation complète du marché du transport de personnes aux VTC et aux applications de géolocalisation, dont Uber. Les fédérations de VTC qui sont favorables à une réglementation du marché pour pouvoir continuer d'exister, sont donc opposées à la position de N. Kroes qui est par ailleurs membre du groupe Bilderberg. Ce groupe est connu pour sa position favorable à la déréglementation totale des marchés.



B. Analyse de l'échiquier : un échiquier politique en apparence favorable mais soumis à un fort lobby des taxis

L'échiquier met en relief la présence de quatre acteurs particulièrement favorables à une concurrence loyale entre VTC et taxis :

- le Ministère de l'économie, du redressement productif et du numérique
- le Secrétariat d'Etat au tourisme
- les parlementaires L. Nègre et P. Got qui ont participé à la rédaction de rapports parlementaires sur la question.

Cela s'explique par le fait que les VTC présentent les avantages d'être créateurs d'emplois directs et promoteurs de l'image de la France à l'international. Ils participent également, selon les décideurs politiques, à la stimulation d'emplois indirects qui seront générés par la filière automobile « verte » dont la France est l'un des leaders, et par le développement des filières numérique et touristique¹⁴.

Bien que certainement sensibles à ces opportunités, T. Thévenoud, F. Cuvillier, la Mairie de Paris, le ministère de l'intérieur et le Préfet de Police de Paris sont exposés à des pressions de la part des taxis et de leurs fédérations/syndicats (blocage des voies, manifestations, lobbying, actionnaires puissants, etc.). Il est ainsi difficilement envisageable de voir ces acteurs adopter une posture officielle favorable aux fédérations de VTC.

Au niveau européen, seule Madame Kroes (qui était membre du parti démocrate-libéral de la commission précédente) a pris officiellement position. Elle s'est ouvertement déclarée en faveur d'Uber. Il reste à savoir si la prochaine commission va se saisir du dossier et faire voter une directive voire un règlement si un large consensus est obtenu. En revanche, F. Hollande et L. Fabius (dont dépend F. Pellerin) pourraient adopter une position favorable aux VTC et hostile à Uber en Conseil européen. Toutefois, l'absence de représentation et de lobbying en faveur des VTC à Bruxelles est pénalisante, sans compter le fait qu'Uber a adopté une stratégie européenne de lobbying intensive via le Franklin Square Group.

En ce qui concerne le Parlement, la majorité nouvellement élue est plutôt de tendance libérale-progressiste et devrait encourager la croissance, ce qui pourrait à l'avenir être un atout pour les VTC contre les taxis.

Le rapport de force n'est donc en réalité pas favorable aux VTC malgré le grand nombre d'alliés sur l'échiquier. Cela s'explique par la puissance du lobbying des taxis. Si le débat est surtout cristallisé au niveau national, il semble opportun d'anticiper les futures évolutions au niveau européen.

¹⁴ Loi Novelli du 22 juillet 2009 sur la création des VTC.



III. Stratégie : L'impérieuse nécessité d'élaborer une stratégie « du faible au fort », axée sur une concurrence loyale, afin de pérenniser et de développer l'activité des exploitants de VTC

III.1 Action préliminaire : Gagner en cohérence afin de peser dans les débats

Préconisation : Créer le Conseil national des exploitants de VTC (CNEVTC) pour porter un message commun et gagner en lisibilité tant sur la scène nationale qu'européenne

- ➔ Elire un président par toutes les fédérations, un responsable communication et un bureau avec des membres représentatifs des fédérations liées à l'exploitation des VTC.
- ➔ Créer le site internet du CNEVTC, un blog dédié, un compte Facebook et Twitter.
- ➔ Organiser très rapidement une assemblée générale (AG) du CNEVTC afin de statuer sur un message universel à délivrer vers l'extérieur.
- ➔ Gagner en légitimité vers l'extérieur avec un discours unique qui s'appuie sur la matrice DITE (Déontologie, Intégrité, Transparence, Ethique) de la société de l'information :
 1. Déontologie : « Le CNEVTC prône le consensus afin de fédérer les intérêts des consommateurs, des taxis et des VTC »
 2. Intégrité : « Le CNEVTC s'engage à mettre en place un label qualité unique basé sur la rigueur et la justice »
 3. Transparence : « Le CNEVTC mobilisera l'ensemble de ses moyens afin de garantir une coopération loyale et transparente avec l'ensemble des acteurs du monde des transports »
 4. Ethique : « Le CNEVTC veillera au respect de la charte qualité par l'ensemble des exploitants adhérents ».
- ➔ Se rapprocher des fédérations d'autres pays européens afin de porter le débat au niveau européen.
- ➔ Intégrer comme membre l'Union Nationale des Chauffeurs Courtois (UNCC) qui compte des fédérations de taxis parmi ses membres et Allocab.



III.2 Stratégie à court terme (2-3 mois)

Elaborer et coordonner des modes d'action afin d'obtenir le vote d'une loi de concurrence réellement équilibrée entre taxis et VTC

Grandes thématiques mises en avant par les fédérations d'exploitants de VTC dans le cadre du vote de la loi entre taxis et VTC :

- Maraude électronique pour tous ;
- Encouragement de toute la profession du transport particulier de personnes à protéger l'environnement ;
- Rendre obligatoire la détention du Label qualité VTC-GR (cf. Annexe 4) aux exploitants de VTC ;
- Suspension temporaire des immatriculations de VTC en attente de la mise en place du Label qualité VTC-GR ;
- Accélérer le déploiement effectif de la géolocalisation pour faciliter et amplifier la lutte contre la fraude ;
- Interdire le cumul des professions de chauffeur de taxis et de chauffeur de VTC.

Remarque : l'Annexe 5 reprend les 30 propositions du rapport Thévenoud et procède à certaines modifications en fonction de la cause défendue par les fédérations d'exploitants de VTC à travers la stratégie court-terme proposée ci-après.

Axe n°1 :

Rayonner vis-à-vis de l'ensemble des acteurs nationaux (sauf taxis) impliqués dans le débat législatif actuel en défendant des positions légitimes

Préconisation n° 1 : Se rapprocher des différents protagonistes et réaliser de l'influence/lobbying pour les acculturer à la légitimité de la cause défendue

➔ A travers le président élu et le responsable de la communication désigné du CNEVTC, se rapprocher des parties prenantes : gouvernement, ministères (Ministère de l'économie, du redressement productif et du numérique, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et Ministère des Affaires sociales et de la santé) et parlementaires clés (P. Got et L. Nègre), associations de consommateurs (UFC Que Choisir ? et FNAUT) et Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL) en tant qu'autorité de régulation de la géolocalisation.



- ➔ Instaurer un dialogue avec ces parties prenantes en pointant les accroches suivantes :
 - « Le CNEVTC, représentant de l'ensemble de la profession est favorable au gel des immatriculations de VTC tant qu'un label qualité n'aura pas été instauré »
 - « Les exploitants français de VTC créent des emplois directs et indirects en France »
 - « La libre concurrence et l'innovation pour tous »
 - « Les exploitants de VTC sont au service des usagers »
 - « La géolocalisation : facteur de croissance et lutte contre la fraude »
 - « La diversification de la filière du transport particulier de personnes est nécessaire pour moderniser le tourisme »
 - ➔ Participer aux tables rondes organisées par le gouvernement et qui réunissent l'ensemble des parties prenantes.
 - ➔ Distribuer un dossier type « *Policy paper* »¹⁵ aux acteurs politiques.
 - ➔ Inviter les autorités locales et nationales (élus les plus actifs sur le sujet), touristiques et les médias à des rencontres, des déjeuners d'information, des visites d'entreprises françaises qui se développent en toute légalité.
 - ➔ Amplifier la réussite de ces activités sur l'ensemble des réseaux sociaux des fédérations de VTC et des exploitants de VTC.
 - ➔ Mener des actions propres à destination des médias : communiqués de presse, dossiers de presse, rédaction d'articles sur des journaux numériques spécialisés¹⁶¹⁷.
- Thématiques possibles : lutte contre Uber et les faux taxis, développement économique des VTC en France et en Europe qui engendre une création d'emplois (numérique, touristique, transport, luxe...).
- ➔ Relayer systématiquement les prises de positions de la profession et les diffusions d'articles sur le site internet du CNEVTC, ses comptes Twitter et Facebook ainsi que ceux des autres fédérations de VTC.
 - ➔ Afin de gagner en résonance, se rapprocher directement des citoyens et des professionnels des transports, mais également des députés européens avec des outils de « e-lobbying » : commentaires sur les forums de taxis et de VTC, les comptes Facebook et Twitter des associations de taxis et de VTC¹⁸, les comptes Twitter et Facebook des ministres et des parlementaires, voire le blog des Affaires européennes¹⁹.

Préconisation n° 2 : Mettre en place une guerre de l'information afin d'inverser localement le rapport de force actuellement défavorable

Objectif n°1 : Apporter une idée claire, concise et axée sur la légitimité des VTC en réagissant systématiquement et rapidement aux publications et aux déclarations inexactes, voire clairement erronées.

¹⁵ Cf. Annexe 7.

¹⁶ L'info du monde des taxis : <http://100pour100news.com/>

¹⁷ L'officiel des taxis : <http://www.officiel-taxi.fr>

¹⁸ Cf. Annexe 5.

¹⁹ <http://bloggingportal.eu>



Moyens : brèves, articles de presse, lettre ouverte, commentaires sur les réseaux sociaux, pétition, interview, montage vidéo, infographies

Arguments : « L'injustice concernant le prix des licences ». Les taxis dénoncent auprès des pouvoirs publics une concurrence déloyale arguant que les VTC n'ont pas à déboursier 240 000 euros pour une licence. Il faut rappeler que les licences sont délivrées gratuitement par l'administration. La limitation par l'Etat du nombre de délivrance de licences et la taxation des cessions de particulier à particulier a généré la spéculation actuelle ».

« Les exploitants français de VTC sont opposés au développement des applications type Uber qui ternissent l'image de la profession ».

« Halte aux amalgames ! Le CNEVTC dénonce sans équivoque le développement anarchique d'Uber sur le territoire français ».

« Grâce à des conditions de travail adaptées, les chauffeurs de VTC peuvent cumuler plusieurs emplois et ainsi lutter contre la précarité tout en augmentant leur pouvoir d'achat ».

Objectif n°2 : Sans se mettre en première ligne, diviser les taxis en mettant en avant leurs dissensions et leurs désinformations qui nuisent à l'image de l'ensemble de la profession.

Moyens : brèves, articles de presse, commentaires sur les réseaux sociaux, montages vidéos

Arguments : « La cohésion des fédérations/syndicats de taxis est sujette à caution »

« Les fédérations de taxis sont instrumentalisées par les centrales de réservation ». En effet, la grève du 11 juin dernier n'était pas suivie par les syndicats pourtant organisateurs des manifestations et des grèves de début d'année.

« L'injustice concernant le prix des licences » (*cf. supra*)

« Les chauffeurs en location gérance, principalement employés par le Groupe G7, sont exploités par une compagnie qui réalise du profit malgré ce qu'elle affirme »

« G7 réalise du profit en calquant ses offres sur celles des VTC » (G7 Premium par exemple)

Objectif n°3 : Impliquer des acteurs extérieurs et les faire adhérer à la cause des fédérations d'exploitants de VTC en sensibilisant les associations de consommateurs et l'opinion publique sur la campagne de désinformation actuelle (concurrence déloyale et conditions de travail difficiles des VTC, licences onéreuses des taxis et voitures plus polluantes chez les VTC)

Moyens : brèves, articles de presse, lettre ouverte, commentaires sur les réseaux sociaux, pétition, interview, montages vidéos, infographies

Arguments : « L'interdiction de la géolocalisation aux VTC détruit un secteur économique français en pleine croissance ». La géolocalisation est synonyme de développement d'application et d'innovation dans le secteur du numérique et porteuse d'emplois. De plus, ces applications revalorisent l'activité du taxi /VTC en diminuant le temps passé à vide.

« Les taxis hors-la-loi font plus de concurrence déloyale que les VTC qui restent minoritaires ».

« Manque cuisant de transport de particuliers à Paris et sa proche banlieue » Paris compte moins de trois taxis et VTC pour 1 000 habitants... contre cinq à Berlin et onze à Londres !



L'existence de « faux taxis », l'essor des mototaxis et des « shuttles » témoignent de l'existence d'une demande non satisfaite

« Une concurrence saine profite aussi bien aux consommateurs qu'aux chauffeurs de taxis et de VTC »

« La concurrence déloyale des VTC ! » G7 réalise du profit en calquant ses offres sur celles des VTC (G7 Premium par exemple)

« Les conditions de travail des chauffeurs de VTC sont meilleures que celles des taxis ». Les VTC choisissent leurs horaires de travail. Certes, le statut d'auto-entrepreneur limite les revenus annuels mais, en permettant le cumul d'emploi, permet de lutter contre la précarité.

Objectif n°4 : Créer la polémique, le doute et fabriquer du consentement en manipulant l'opinion publique

Moyens : brèves, articles de presse, lettre ouverte, commentaires sur les réseaux sociaux, pétition, interviews, montages vidéos, infographies

Arguments : « La maraude électronique pour les taxis et les VTC améliore la prestation de service aux usagers ».

« Son interdiction va à l'encontre des usagers qui souffrent du manque de moyens de locomotion dans les grandes villes ». Le principe d'autoriser la maraude électronique pour les taxis et les VTC a pour but d'offrir plus de facilités aux usagers pour trouver un moyen de locomotion. La maraude électronique pour tous est essentielle à la ville intelligente en tant qu'alternative à la voiture individuelle.

« Interdire des services numériques à une catégorie professionnelle, c'est freiner l'innovation et la promotion de l'emploi si chères au gouvernement ». Il n'est plus à prouver que la libre concurrence profite à l'économie et aux consommateurs. Elle doit alors profiter aussi bien aux chauffeurs de taxi qu'aux VTC. Pourquoi réserver les prouesses technologiques et la créativité uniquement aux taxis ou aux VTC ? Le ministère de l'économie, du redressement productif et du numérique n'est-il pas pour la défense et à la promotion de l'emploi dans le secteur du numérique et des services ?

« Les taxis doivent pouvoir accéder librement aux applications smartphone afin de prendre des courses supplémentaires et ainsi arrêter d'attendre un éventuel client ou de rouler inexorablement en ville en attendant une hypothétique maraude ».

Objectif n°5 : Restaurer l'honorabilité de la profession en attaquant M. Alain Griset (président de la Chambre régionale des métiers et de l'artisanat de France) sur le nombre de racolage massif aux aéroports

Moyens : Organisation d'un débat radio à une heure d'écoute

Arguments : S'il y a bien un démarchage massif, quel est le pourcentage de taxis « hors la loi » et de VTC ? La réponse est de mieux contrôler les taxis « hors la loi » et d'arrêter l'amalgame entre VTC réglementés et les applications VTC type Uber.

Le fonctionnement des VTC rend très difficile en pratique la maraude : leur logiciel sait à chaque instant quels véhicules sont disponibles et leur affecte des courses à mesure qu'il enregistre des réservations. Les chauffeurs ne peuvent pas refuser des courses.



Par conséquent, si l'un d'entre eux a chargé un client hors de toute réservation, il apparaîtra toujours comme disponible mais ne pourra, par définition, pas charger le client qui lui est affecté.

Axe n°2 :

Appuyer certains arguments des acteurs défendant la cause des taxis pour obtenir des concessions de leur part

Préconisation : Essayer d'obtenir des concessions de la part des fédérations/syndicats de taxis en les rejoignant dans la guerre contre Uber et les applications du même genre

➔ Utiliser la campagne de dénigrement des pouvoirs publics et des fédérations de taxis contre Uber comme moyen de s'en rapprocher.

Arguments :

« Le CNEVTC se mobilise aux côtés des taxis contre la concurrence déloyale et les pratiques illégales de certaines applications mobile comme Uber »

« Les chauffeurs de VTC ne doivent pas être assimilés à Uber »

« Les VTC, tout comme les taxis, créent de la richesse et des emplois »

➔ Message à marteler : « L'activité VTC est complémentaire de l'activité des taxis avec une réglementation et un contrôle similaire tout en luttant contre la fraude »

➔ Chercher à obtenir des concessions concernant :

- La maraude électronique pour tous
- Le déploiement de la géolocalisation pour faciliter et amplifier la lutte contre la fraude
- Interdire le cumul des professions de chauffeur de taxis et de chauffeur de VTC
- Rendre obligatoire la détention du Label qualité VTC-GR (cf. Annexe 4) aux exploitants de VTC.

III.3 Stratégie à moyen terme (6 mois à 2 ans)

Elaborer et coordonner des modes d'action afin de pérenniser le développement économique des VTC

Axe n°1 :

Développer une image d'exigence et de prestations haut de gamme destinées à une clientèle recherchant un service de qualité



Préconisation n° 1 : Elaborer avec les représentants de la profession un label qualité VTC-GR national et unique²⁰

Remarque : en début d'année 2014, les fédérations FFEVTC, CNSERT, GTPVT et GLAF ont décidé de travailler ensemble afin d'améliorer le contenu du label déjà rédigé par la FFEVTC et intitulé « Label qualité VTC –GR²¹ ».

Selon la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) du ministère de l'économie, du redressement productif et du numérique, « un label est une démarche volontaire qui repose sur un cahier des charges ou une charte élaborée souvent par des organisations professionnelles, des associations ou des instances consulaires voire des pouvoirs publics (...) Le label est la propriété des labellisés, il possède un cahier des charges dit aussi « Charte de qualité interne », et peut être contrôlé ou bien par un organisme interne tel son propre organisme associatif avec toutefois des personnes ou bien un groupe de personnes qu'il aura habilité ».

➔ Au-delà des fédérations, inclure les associations de consommateurs, les entreprises françaises leaders dans l'exploitation des VTC, le gouvernement par le biais de Fleur Pellerin.

Ce label doit :

- ➔ Offrir plus de lisibilité aux clients (français ou étrangers) sur les prestations offertes
- ➔ Permettre de fidéliser une clientèle au pouvoir d'achat élevé
- ➔ Permettre d'améliorer l'efficacité de l'accueil et du transport des touristes afin de promouvoir « la destination France » et ainsi s'inscrire dans les études du gouvernement en la matière
- ➔ Mettre en avant l'implication de la profession dans la protection de l'environnement grâce à des véhicules non-diesel (essence ou alternatifs)
- ➔ Prendre en compte la dépendance de certains clients (PMR) afin de montrer une image responsable et bienveillante
- ➔ Responsabiliser les entreprises exploitantes de VTC en leur imposant des règles strictes de fonctionnement servant directement les intérêts des usagers
- ➔ Prendre en compte les conducteurs de VTC qui représentent le socle de la profession en développant une politique RSE basée sur la formation individuelle (politesse, élocution, tenue, langues étrangères, etc.) qui reste un critère fondamental de compétitivité et d'attractivité.

Préconisation n° 2 : Rendre ce label obligatoire en France et contrôler en amont de toutes immatriculations les démarches entreprises pour satisfaire aux critères du label

➔ Les entreprises concernées sont celles qui sont domiciliées ou non en France

²⁰ Cf. Annexe 3

²¹ <http://www.ffevtc.com/ffevtc-janvier-2014.pdf>



→ Rendre ce label qualité VTC-GR obligatoire pour toutes les entreprises exploitantes de VTC afin de maîtriser la qualité du service délivré aux usagers et pour éviter toutes négligences vis-à-vis des clients et des salariés de la profession

→ Instaurer via Atout France, ou tout nouvel organisme en charge de la délivrance des immatriculations VTC, la mise en place d'un contrôle des entreprises ou des particuliers qui postuleraient à une immatriculation. L'idée est d'obliger ces derniers à justifier de démarches entreprises afin de remplir le plus rapidement possible les critères de délivrance du label qualité VTC-GR (programmation de cours d'anglais pour les conducteurs, achat de guides touristiques, ...).

Préconisation n° 3 : Travailler à la rédaction d'une certification VTC-GR « Made in France » auprès de l'AFNOR

Remarque : dans le cadre des articles L.115-27 et R.115-1 du Code de la consommation, la certification nécessite le dépôt d'un référentiel. Il s'agit d'un document technique et administratif comprenant souvent plus de 50 pages définissant des caractéristiques précises à mettre en place auprès d'un organisme dit « certificateur d'état » type AFNOR ou autre. Le label de son côté ne rentre pas en ligne de compte dans cette législation.

→ La certification étant un processus long et onéreux, elle doit être anticipée et planifiée

→ La rédaction d'une certification peut s'avérer nécessaire pour développer l'activité professionnelle des VTC si celle-ci prend l'ampleur escomptée. En effet, la certification est plus contraignante que le label. Elle est donc gage de plus de professionnalisme et d'ouverture vers l'extérieur.

Préconisation n° 4 : Elaborer une stratégie digitale²² et ainsi mettre en place un plan de communication basé sur les spécificités de la profession afin de « créer le réflexe VTC »

→ Prendre exemple sur les assises du tourisme initiées par Jean-Marc Ayrault en novembre 2013²³ et utiliser le slogan « **Faire du transport par VTC un véritable levier pour la croissance et l'emploi de notre pays** » pour toucher un large public.

→ Mettre en avant le futur label qualité VTC-GR sur :

- Sites internet de l'UNEVCT et des quatre fédérations d'exploitants de VTC
- Sites internet des principales entreprises exploitantes de VTC

→ Rédiger des articles et réaliser un dossier de presse à remettre aux médias (presse nationale généraliste, spécialisée et journaux gratuits) traitant de la spécificité de la profession, de l'importance de son développement pour l'emploi et le secteur touristique, de la possibilité indéniable de travailler en parallèle des chauffeurs de taxis

→ Poster des messages sur les réseaux sociaux liés aux VTC (création de hashtag # particuliers) et les relayer sur ceux du gouvernement, des fédérations de taxis, des associations de consommateurs, ...

²² 30 % du chiffre d'affaire de l'hôtellerie passe par les réservations faites sur le web.

²³ Le slogan était « faire du tourisme un véritable levier pour la croissance et l'emploi de notre pays ».



- ➔ Solliciter les associations de consommateurs afin qu'ils relaient le message
- ➔ Renforcer l'e-réputation de la profession des VTC en sollicitant les bloggeurs et les personnalités influentes (blog « L'interconnexion n'est plus assurée » d'Olivier Razemon dans le Monde, blog-transport.com, blog de Pierre Peyrard dans Mediapart, jaimeléstaxis.tumblr.com) dans le domaine des transports, de l'économie et du tourisme.

Axe n°2 :

Gagner des parts de marché en devenant un acteur incontournable dans le secteur du tourisme

Préconisation n° 1 : Devenir un interlocuteur privilégié auprès des instances qui traitent des problématiques liées au commerce, au tourisme et aux transports en France

- ➔ Lobbying et rayonnement auprès des acteurs majeurs liés au tourisme à savoir :
 - Secrétaire d'Etat chargée du Commerce, de l'artisanat, de la Consommation et de l'Economie sociale et solidaire (Carole Delga)
 - Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche (Frédéric Cuvillier)
 - Secrétariat d'Etat chargé du Commerce extérieur, de la promotion du Tourisme et des Français de l'étranger au ministère des Affaires étrangères et du développement international (Fleur Pellerin)
 - Sous-direction tourisme de la direction générale de la compétitivité, de l'industrie et des services (DGCIS)
 - Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI)
 - Représentations diplomatiques
 - Confédération générale pour les petites et moyennes entreprises (CGPME) et Mouvement des entreprises de France (MEDEF)
 - Atout France qui élabore la « Stratégie Destination France 2010-2020 »
 - Conseils régionaux et généraux, départements, collectivités territoriales qui sont potentiellement compétents en matière de tourisme
 - Conseil national du tourisme (CNT)
 - Union des métiers et des industries de l'hôtellerie (UMIH)
 - Comité pour la modernisation de l'hôtellerie et du tourisme français
 - Clusters de tourisme d'affaires (So Toulouse, Isthia Lyon, Strasbourg Convention Bureau).
 - ➔ Organiser des événements (petit-déjeuner, réunions, colloques, conférences) afin de présenter l'évolution de la profession et son implication dans le développement de l'activité touristique en France.
 - ➔ Se faire inviter à des émissions radio ou télévisées traitant des problématiques actuelles liées au transport.
-



➔ Intégrer le cluster du tourisme d'affaires créé au sein du groupement d'intérêt économique (GIE) Atout France.

Préconisation n° 2 : Encourager les entreprises françaises exploitantes de VTC à démarcher les acteurs privés et publics du tourisme afin de remporter des contrats

Remarque : Trois régions concentrent à elles seules plus de la moitié des opérateurs touristiques en France. Il s'agit de l'Île-de-France (27 %), de la région Rhône-Alpes (14 %) et de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA) (10 %)²⁴.

➔ Cibler tous les niveaux de collectivités, en particulier ceux des régions précédemment citées :

- Acteurs publics :
 - Les régions à travers le schéma régional de développement du tourisme et le comité régional du tourisme
 - Les départements à travers le schéma d'aménagement touristique départemental et le comité départemental du tourisme
 - Les communes et les intercommunalités avec les offices du tourisme
- Acteurs privés :
 - Centrales (souvent basées à l'étranger) de réservation en ligne comme Booking.com, Ebookers.fr, Expedia.fr, Lastminute.com, Promovacances.com ou Voyageprive.com
 - Centrale française des gîtes de France
 - Grandes entreprises implantées en France et qui ont recours à des VTC pour leurs clients et leurs collaborateurs (Total, EDF GDF, Bouygues, etc.)
 - Union des aéroports français (UAF) pour les trajets aéroport – centre-ville
 - SNCF et Réseau ferré de France
 - Grandes compagnies aériennes européennes (Air France, Lufthansa, British Airways, Alitalia, KLM, Iberia, etc.)

²⁴ Rapport d'information n°45 du Sénat enregistré le 8 octobre 2013 ; p.49.



ANNEXE 1 : Liste des acronymes

AFNOR : Association Française de Normalisation
AG : Assemblée Générale
CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie
CDC : Caisse des Dépôts et Consignations
CGPME : Confédération Générale pour les Petites et Moyennes Entreprises
CNIL : Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés
CNT : Conseil National du Tourisme
CODAMUPS : Comité Départemental De l'Aide Médicale Urgente, de la Permanence des Soins
CPAM : Caisse Primaire d'Assurance Maladie
CSNERT : Chambre Syndicale Nationale des Entreprises de Remise et de Tourisme
DGCCRF : Direction Générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes
DGCIS : Direction Générale de la Compétitivité, de l'Industrie et des Services
DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
DRIEA : Direction Régionale et Interdépartementale de l'Equipeement et de l'Aménagement Ile-de-France
DUE : Déclaration Unique d'Embauche
EPCI : établissement public de coopération intercommunale
FFEVTC : Fédération Française des Exploitants de Voitures de Tourisme avec Chauffeur
FFTPR : Fédération Française du Transport de Personnes sur Réservation
FNAUT : Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports
GIE : Groupement d'Intérêt Economique
GLAF : Groupement des Limousines Américaines de France
GR : Grande Remise
GTPVT : Groupement des Transporteurs de Personnes en Voitures avec Chauffeur
LFSS : Loi de Financement de la Sécurité Sociale
MA : Mode d'action
MEDEF : Mouvement des Entreprises de France
PMR : Personnalité à Mobilité Réduite
RSE : Responsabilité Sociétale des Entreprises
UAF : Union des Aéroports Français
UMIH : Union des Métiers et des Industries de l'Hôtellerie
UNCC : Union Nationale des Chauffeurs Courtois
VTC : Voitures de Tourisme avec Chauffeur



ANNEXE 2 : Panorama des cas de cohabitation Taxis/VTC dans le monde

I. Le Royaume Uni



Le modèle britannique de par sa flexibilité et son encadrement fait figure de référence dans l'harmonie des relations entre taxis et VTC. De plus, il offre une situation plus que satisfaisante pour le consommateur qui bénéficie d'une gamme d'offre plus large et plus complète.

Pour ce qui est de Londres, on y trouve l'un des systèmes les plus stricts en termes de licence au monde²⁵. La régulation est faite par les autorités locales en fonction des besoins. Les consultations pour les définir se font avec les VTC, les taxis mais aussi avec les associations de personnes handicapées, les chambres de commerce et les commerçants locaux entre-autres.

Il existe trois types de taxis²⁶ :

- **Les taxis noirs** : ils peuvent prendre des personnes dans la rue ou bien dans les stations de taxi, la condition est de passer une formation intensive intitulée « knowledge ».
- **Les mini-taxis** : équivalents des VTC, ils peuvent prendre des clients sur rendez-vous seulement par le biais d'instruments de télécommunication.
- **Les taxis municipaux et les indépendants licenciés**

Ces taxis doivent absolument passer un test topographique pour obtenir une licence. Les conditions pour les obtenir sont²⁷ :

- d'avoir la capacité à être la personne la plus adéquate à la fonction selon les termes de la loi ;
- de connaître parfaitement la ville ;
- de faire preuve de qualités humaines ;
- de ne pas avoir de passé judiciaire (sauf en cas réinsertion réussie).

²⁵ <http://www.criminal-barrister.co.uk/taxi-licence/>

²⁶ https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/212554/taxi-private-hire-licensing-guide.pdf

²⁷ https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/212554/taxi-private-hire-licensing-guide.pdf



Par ailleurs, leurs véhicules doivent également être inspectés tous les 6 mois dans des garages²⁸. La licence a une durée de 3 ans pour pouvoir contrôler régulièrement le casier judiciaire et laisser en même temps un délai raisonnable d'exploitation²⁹. Cependant, certains peuvent opter pour une licence annuelle s'ils le souhaitent. L'esprit de la loi est que les taxis sont une partie intégrante des transports urbains et doivent être déterminés en fonction des besoins de chaque entité locale³⁰. Lorsqu'il y a chevauchement de zones, c'est le lieu d'où la prestation a été commandée qui compte et la licence respective à ce lieu. Les chauffeurs peuvent cumuler des licences de plusieurs zones géographiques s'ils le souhaitent³¹.

Du fait de leur mission de service public, les taxis doivent accepter les handicapés et leurs chiens sans facturer de suppléments et ne peuvent pas les refuser³². La loi se veut vraiment positionnée en faveur du service public tout en se montrant flexible.

Les véhicules ont des critères techniques particuliers : 70% de vitres non-teintées par exemple³³. Des véhicules peuvent être importés mais doivent respecter ces règles.

Même si les prix sont décidés par l'Etat, les chauffeurs ont le droit de procéder à des négociations avec les clients. Ils doivent tout de même l'afficher sur les véhicules.

La maraude étant assez lucrative, les taxis ne se positionnent pas sur la réservation alors qu'ils en ont le droit³⁴.

II. La Belgique



L'éviction d'Uber est intéressante car elle a réussi à créer une situation acceptable par les taxis et les VTC. Toutefois, les consommateurs ne bénéficient pas d'un service de qualité à un prix raisonnable en raison du montant de la course minimal

²⁸ http://ico.org.uk/~media/documents/consultation_responses/taxi-and-private-hire-services.ashx

²⁹ http://ico.org.uk/~media/documents/consultation_responses/taxi-and-private-hire-services.ashx

³⁰ http://ico.org.uk/~media/documents/consultation_responses/taxi-and-private-hire-services.ashx

³¹ https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/212554/taxi-private-hire-licensing-guide.pdf

³² https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/212554/taxi-private-hire-licensing-guide.pdf

³³ https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/212554/taxi-private-hire-licensing-guide.pdf

³⁴ http://ico.org.uk/~media/documents/consultation_responses/taxi-and-private-hire-services.ashx



Le modèle choisi est libéral mais nécessite un respect bien particulier des règles : présence d'une barre de toit identifiant le véhicule comme taxi, course minimale de 90 euros pour les VTC³⁵. Uber a dû quitter le marché car l'application ne disposait pas d'immatriculation au registre des taxis³⁶. Ce sont les associations de taxis qui font pencher la balance pour les décisions³⁷.

III. Les Etats-Unis



Modèle fédéral qui montre que dans un même pays plusieurs modèles différenciés peuvent coexister. Ces derniers ont été ajustés aux spécificités et aux besoins locaux.

Il s'agit d'un modèle nucléarisé, à savoir que chaque Etat décide comme il l'entend. En Californie, le marché est totalement libéralisé³⁸ alors qu'à New-York, les taxis n'ont ni le droit de prendre de clients sur réservation, ni de disposer de compteurs horokilométriques. Les autorités ont également tranché en faveur des consommateurs et n'ont pas dédommagé les taxis qui avaient pourtant investi dans une licence³⁹. C'est la start-up française Tickengo qui a réussi à orienter la justice en sa faveur avec une force de frappe importante au niveau du lobbying⁴⁰.

IV. L'Allemagne



L'Allemagne a montré sa capacité à exclure temporairement Uber et à protéger ce domaine d'activité d'une prise de contrôle extérieure

³⁵ <http://www.usine-digitale.fr/article/la-commissaire-europeenne-au-numerique-denonce-le-lobby-des-taxis-belges-face-aux-vtc.N256660>

³⁶ http://www.lemonde.fr/economie/article/2014/04/19/la-guerre-entre-taxis-et-vtc-s-etend-en-europe_4404171_3234.html

³⁷ http://www.lemonde.fr/economie/article/2014/04/19/la-guerre-entre-taxis-et-vtc-s-etend-en-europe_4404171_3234.html

³⁸ <http://www.lefigaro.fr/conjoncture/2013/11/16/20002-20131116ARTFIG00265-la-start-up-francaise-qui-a-fait-plier-les-taxis-californiens.php>

³⁹ http://www.lepoint.fr/auto-addict/strategie/vtc-contre-taxis-la-complementarite-de-londres-et-new-york-en-exemple-03-02-2014-1787321_659.php

⁴⁰ <http://www.lefigaro.fr/conjoncture/2013/11/16/20002-20131116ARTFIG00265-la-start-up-francaise-qui-a-fait-plier-les-taxis-californiens.php>



La maraude a été interdite aux VTC qui doivent impérativement revenir à des garages. Le tribunal de grande instance de Berlin a condamné Uber suite à la plainte déposée par les fédérations de taxis⁴¹. Suite à cette décision, le Sénat berlinois, en charge de l'émission des licences a également étudié le dossier pour apprécier la légalité des activités d'Uber⁴². Les VTC font preuve d'une concurrence déloyale car ils n'ont pas l'obligation de détenir un permis de conduire spécifique ni d'acquérir une licence⁴³.

V. La Norvège



A l'instar de la France, la Norvège se trouve face à la nécessité de réformer son système. La culture de négociation ancrée dans la tradition nordique devrait aider à concilier des positions assez éloignées pour l'instant.

Le marché est réservé aux compagnies de taxi et à quelques indépendants⁴⁴. Le temps d'attente pour obtenir une licence est de 10 ans et les taxis font plus d'heures qu'ils ne devraient pour arriver à vivre correctement⁴⁵. Les clients sont insatisfaits de la qualité des services offerts et veulent une loi pour ouvrir à de nouveaux services⁴⁶. Le gouvernement conservateur est favorable à une libéralisation totale. Une autre option mise en avant veut limiter entre 10 et 25 véhicules les compagnies de taxi et transférer la responsabilité des chauffeurs aux centres d'appels⁴⁷. Une troisième option existe, celle privilégiée par les syndicats de taxi qui veulent une responsabilisation des taxis et une mise en place d'autorités en charge de surveiller les droits des taxis⁴⁸.

⁴¹ http://abonnes.lemonde.fr/economie/article/2014/04/19/vtc-berlin-tente-de-contenir-l-america-uber_4404172_3234.html

⁴² http://abonnes.lemonde.fr/economie/article/2014/04/19/vtc-berlin-tente-de-contenir-l-america-uber_4404172_3234.html

⁴³ http://abonnes.lemonde.fr/economie/article/2014/04/19/vtc-berlin-tente-de-contenir-l-america-uber_4404172_3234.html

⁴⁴ http://www.konkurransetilsynet.no/PageFiles/83036/Egeland_Tveito_Lund_article.pdf

⁴⁵ <http://www.newsinenGLISH.no/2013/11/28/taxi-users-driven-to-despair/>

⁴⁶ <http://www.newsinenGLISH.no/2013/11/28/taxi-users-driven-to-despair/>

⁴⁷ http://www.konkurransetilsynet.no/PageFiles/83036/Egeland_Tveito_Lund_article.pdf

⁴⁸ http://www.konkurransetilsynet.no/PageFiles/83036/Egeland_Tveito_Lund_article.pdf



VI. En Suède



La Suède fut pionnière dans le cadre de la déréglementation du marché des taxis. Elle a toutefois rapidement rajouté des mécanismes régulateurs pour résoudre les problèmes causés par la déréglementation. Les problématiques actuelles insistent sur davantage d'encadrement pour faire face à l'arrivée d'un nouvel acteur disruptif.

Le marché a été dérégulé totalement dans les années 1990, mais en 1994, on a assisté à un retour de la réglementation pour l'octroi d'une licence à cause des problèmes de sécurité⁴⁹. Notamment en raison de la nécessité de vérifier le casier judiciaire et la formation des conducteurs.

Aujourd'hui les taxis combattent le modèle VTC avec des commissions pour les applications et veulent obliger tous les taxis à passer par une centrale identique⁵⁰.

⁴⁹ <http://www.itfglobal.org/road-transport/abouttaxi.cfm>

⁵⁰ <http://www.itfglobal.org/road-transport/abouttaxi.cfm>



ANNEXE 3 : Proposition d'un label qualité VTC-GR

Les objectifs du label sont :

1. Offrir plus de lisibilité au client quant à la qualité assurée des prestations fournies
2. Identifier au niveau national, les prestataires à même de pouvoir offrir des prestations sous l'appellation VTC-GR
3. S'assurer d'un respect absolu de la réglementation par l'exploitant de l'entreprise, des véhicules utilisés et des assurances RCS et illimitées pour les personnes transportées à titre onéreux ainsi que des qualifications et prestations des chauffeurs.

L'enjeu du label est triple :

1. Développer l'efficacité touristique par une meilleure mise en valeur de ces atouts, assurer et contrôler la qualité des prestations de services chauffeurs et entreprises
2. Développer l'image, la notoriété et les ventes pour tous les acteurs de la filière des voitures de tourisme avec chauffeurs
3. Sauvegarder et promouvoir la qualité de services reconnus des ex-Grandes Remises.

Le positionnement du client est de pouvoir identifier les entreprises de voitures de tourisme avec chauffeurs (VTC) répondant aux critères qualités définis par le Label. Il s'agit ainsi de répondre aux attentes d'une clientèle française et internationale ayant besoin d'un prestataire assurant le transport de personnes recherchant un service de qualité dans le cadre de ses déplacements touristiques ou professionnels.

L'Attribution du label

Il est attribué pour une durée d'une année aux entreprises de Voitures de Tourisme avec Chauffeur respectant la mise en œuvre et le respect des procédures de contrôle conformes à la vérification des exigences de qualité fixées par le CNEVTC et conforme à la réglementation interne et la réglementation nationale objet de la loi VTC.

ENGAGEMENTS - ACCEPTATION de l'exploitant et de ses chauffeurs

Entreprise ou société

- Copie de l'immatriculation à Atout France
 - Copie de l'Extrait K-bis
 - Copie Assurance illimitée pour les personnes transportées à titre onéreux
 - Copie des cartes grises (Véhicules moins de 6 ans ou copie de chaque dérogation)
 - Application de la TVA suivant les types des prestations de services
 - Etablissement de Bon de Réservation-Transport à chaque mission
-



DISPATCH – BUREAU

- Equipement informatique : Existence d'une boîte de réception courriel, dite « *mail* »
- Disponibilité totale, joignable 24/24 pour la clientèle et les chauffeurs ; l'entreprise doit être joignable par téléphone tant qu'un de ses véhicules est en service
- Pratique de l'anglais ou de langues étrangères tant pour l'exploitant que son dispatch
- Confidentialité, amabilité, courtoisie et discrétion absolue
- Réactivité pour établissement de devis ou de prise en charge conforme à la demande du client
- Délivrance immédiate d'informations claires, précises et complètes par téléphone, mail ou fax, également sur le site web, sur les courriers et les brochures
- Rémunération respectable des salaires et primes éventuelles des chauffeurs selon qualification
- Toute sous-traitance ne peut être confiée qu'à un partenaire également labellisé
- Recommandation de tarification en harmonie avec le type de service commandé.

CHAUFFEURS

- Sanctionner la formation des chauffeurs VTC par un certificat de qualification professionnelle, comprenant un module équivalent à la capacité professionnelle en transport routier de personnes
 - Détenteur de la carte professionnelle VTC
 - Permis de conduire
 - Visite médicale administrative
 - DUE (Déclaration Unique d'Embauche)
 - Chaque chauffeur doit pratiquer l'anglais au minimum
 - Sacoche professionnelle chauffeur
 - Tenue vestimentaire réglementaire (Costume/ cravate sombres, Chemise blanche ou bleue, Chaussures de ville cirées cuir)
 - Tenue physique (Hygiène, barbe rasée, ongles propres, cheveux courts et soignés)
 - Ponctualité et respect absolu des horaires des rendez- vous clients et ordre de mission
 - Discrétion et confidentialité absolue
 - Mise à disposition de journaux de la nationalité du client
 - Contrôle de la mise à disposition de boissons
 - Contrôle de l'état extérieur et intérieur du véhicule
 - Contrôle rigoureux des niveaux de liquides (lave-glace, huile)
 - Contrôle avant le début de service des documents administratifs de l'entreprise dans le véhicule
 - Connaissances des caractéristiques topographiques, géographiques et historiques de la région
 - Obligation de remettre à chaque chauffeur lors de l'embauche un PRESS-BOOK ou ouvrage sur l'histoire de la région
-



VEHICULES

- Véhicules de moins de 6 ans (sauf dérogation préfectorale)
- Longueur minimale des véhicules = 4,50 m, largeur 1,70 m
- Puissance minimale 88 KW/ 120 ch
- Carburant essence ou alternatif (électrique, GPL)
- Au moins un véhicule de chaque flotte devra être équipé pour transporter des personnes à mobilité réduite (PMR)
- Contrôles techniques conformes à la législation en vigueur
- Vignettes Atout France Avant/Arrière (apposée réglementairement)
- Révisions régulières par le concessionnaire d'origine
- Couleur foncée de préférence et vitres teintées noires ou foncées
- Confort des véhicules (cuir ou alcantara, climatisation, GPS)
- Mise à disposition permanente de boissons
- Nombre de places passagers minimum 3, maximum 8, conformément à la réglementation en vigueur
- Renouvellement des véhicules préconisé plus fréquemment que le délai prévu par la loi
- Interdiction de publicités ou de signalétiques extérieures ou intérieures sur les véhicules autre que la raison sociale principale de l'entreprise sauf souhait du client (séminaires congrès, etc.) et dans des dimensions respectables maximales de lettres et chiffres ne dépassant pas 3 à 5 cm de hauteur.

LES CONTROLES ANNUELS DU LABEL QUALITE VTC-GR

Grâce à sa forte implantation nationale, la Fédération Française dispose de délégués sur tout le territoire.

Les contrôles annuels de LABELS sont assurés par les adhérents FF-EVTC délégués régionaux, départementaux ou communaux élus, nommés et formés par la fédération.

Ces délégués « contrôleurs internes FF-ETVC » ont obligatoirement suivi la formation théorique et pratique dispensée sur un jour par l'organisme partenaire agréé d'état N°2014-02 stage défini « Contrôle spécifique Label qualité VTC-GR » ceci avant de pouvoir se présenter inopinément aux intéressés. Ils sont alors équipés des fiches-critères et questionnaires élaborées par le CNEVTC. Ils doivent être accompagnés d'une tierce personne adhérente au CNEVTC également professionnelle du VTC et si possible d'un représentant de l'Office de tourisme locale. Chaque délégué doit présenter au contrôlé son attestation de stage et d'habilitation délivrées par le CNEVTC.

La candidature, la gestion du dossier, le contrôle d'attribution, le renouvellement ou le retrait du label sur le territoire est effectué par le CNEVTC qui a réglementairement habilité à cet effet les membres délégués de France donnant le rapport après enquête de son Conseil d'administration pour arbitrage et décision effective.

Le candidat doit être à jour de sa cotisation annuelle complétée par le règlement de compensation de frais d'édition et acheminement du Label et pin's.

Le délai d'attribution du Label peut être d'une durée d'un mois, mais peut être rapide suivant la difficulté ou non de la mission de contrôle et acheminement postal.



ANNEXE 4 : Des 30 propositions du rapport Thévenoud vers la loi de concurrence équilibrée entre taxis et VTC

- Proposition n° 1 : La maraude électronique, un nouveau marché pour les taxis :

Mettre à disposition gratuitement les informations relatives à la localisation, à la disponibilité et au tarif des taxis, afin que tout éditeur d'application puisse mettre en relation clients et chauffeurs en temps réel. L'« open data » des taxis serait alimenté par les autorisations de stationnement, dont la délivrance serait accompagnée d'une obligation de figurer dans la base de données publique. La concurrence entre applications s'exercerait alors au niveau des services (paiement dématérialisé, options offertes à bord, etc.).

- Proposition n° 2 : Des taxis et des VTC écologiques et français :

Encourager les taxis **et les VTC** à s'équiper de véhicules hybrides ou électriques fabriqués en France.

- Proposition n° 3 : Le taxi, vitrine de la ville :

Renforcer, lors du renouvellement des véhicules, la visibilité des taxis dans les principales métropoles, par exemple avec une couleur unique et des dispositifs d'identification amovibles. Organiser au niveau des taxis parisiens une campagne grand public sur la modernisation et l'amélioration du service des taxis.

- Proposition n° 4 : Des voies réservées pour les taxis :

Réserver une voie sur l'A1 aux bus et aux taxis. Une extension à l'A6 et à d'autres autoroutes permettant l'entrée dans la capitale, voire dans les autres grandes agglomérations, doit être étudiée.

- Proposition n° 5 : Des gares et aéroports mieux aménagés :

Rénover l'aménagement des principales gares et aéroports pour faciliter la prise en charge des passagers par les taxis et le stationnement des taxis et des VTC pouvant justifier d'une réservation préalable.

- Proposition n° 6 : Des bornes et stations modernisées :

Remplacer les bornes actuelles par des dispositifs interactifs, par exemple sur le modèle des bornes Autolib'. Augmenter le nombre de places de stationnement réservées aux taxis en fonction de la hausse du nombre de licences et des besoins de professionnels, qui doivent être consultés.



- Proposition n° 7 : Une réforme de la course d'approche :

Forfaitiser la course d'approche, en la fusionnant avec la course minimum ou en prévoyant un forfait d'approche spécifique en cas de réservation. Permettre aux chauffeurs de taxi de ne pas facturer la course d'approche s'ils le souhaitent.

- Proposition n° 8 : Des forfaits aéroports :

Instaurer par décret des forfaits aéroports dans les grandes métropoles. Le montant des forfaits devrait être négocié avec les principales organisations représentatives des taxis.

- Proposition n° 9 : La carte bancaire :

Généraliser la possibilité de règlement par carte bancaire sans minimum.

- Proposition n° 10 : Une réforme du statut du locataire taxi :

Mettre en place le contrat de location gérance comme étant la règle sur l'ensemble du territoire avec un changement de régime de protection sociale (passage au régime social des indépendants - RSI) qui clarifierait le statut et sécuriserait les relations contractuelles.

- Proposition n° 11 : Une meilleure gestion des licences gratuites :

Favoriser l'attribution des nouvelles licences gratuites aux chauffeurs en conditionnant leur octroi à une pratique réelle du métier de chauffeur de taxi. Interdire l'inscription sur plusieurs listes d'attente. Rendre incessibles les licences gratuites après exploitation. Ces nouvelles licences gratuites reviendraient à l'autorité compétente, qui les distribuerait en fonction de la liste d'attente. Ces mesures permettraient de réduire la durée d'attente des professionnels avant l'obtention d'une licence gratuite, notamment en région parisienne.

- Proposition n° 12 : Une meilleure connaissance de l'offre de transport particulier de personnes au niveau national :

Mettre en place un observatoire national placé auprès du ministère en charge des transports, qui servira, à partir des données locales, d'outil statistique de suivi et d'enquête de l'activité des taxis, des VTC et des transporteurs légers de voyageurs (LOTI). Etudier la possibilité de distinguer les codes NAF de ces différentes activités.

- Proposition n° 13 : Une immatriculation pour les opérateurs de mise en relation entre clients et chauffeurs (dont les éditeurs d'applications smartphone) :

Prévoir l'immatriculation des opérateurs de mise en relation entre clients et chauffeurs. Les opérateurs devraient être co-responsables de plein droit dans l'exécution des contrats et justifier d'une assurance responsabilité civile avec une garantie minimale en cas d'accident fixée par voie réglementaire.



Les sanctions applicables aux chauffeurs en cas de non-respect de la réglementation (assurance, tarifs, maraude électronique, etc.) devraient être étendues à ces opérateurs, ce qui permettra de garantir le respect des règles juridiques beaucoup plus efficacement que par des sanctions touchant les seuls chauffeurs.

- ~~Proposition n° 14 : Une régionalisation de l'immatriculation des VTC et une garantie de la solidité de l'entreprise :~~

Supprimer l'immatriculation auprès d'Atout France et donner cette compétence au niveau régional aux préfets de région, avec l'appui des services déconcentrés du ministère des transports, les DREAL. Dans l'instruction des dossiers d'immatriculation des entreprises, indiquer les modèles des véhicules, les attestations d'assurance et le(s) chauffeur(s) avec leur(s) numéro(s) de carte professionnelle. Prévoir une mise à jour des informations par l'entreprise. ~~Prévoir une garantie financière pour chaque véhicule.~~

- Proposition n° 15 : Une garantie de professionnalisme des chauffeurs :

Sanctionner la formation des chauffeurs VTC par un certificat de qualification professionnelle, comprenant un module équivalent à la capacité professionnelle en transport routier de personnes.

- Proposition n° 16 : Interdire le cumul des professions de chauffeur de taxi et de chauffeur de VTC.
- Proposition n° 17 : Des véhicules sûrs et fabriqués en France :

Rendre obligatoire le contrôle technique des véhicules VTC tous les six mois.

- Proposition n° 18 : Une clarification des règles de tarification des VTC pour protéger le consommateur :

Deux modes seraient possibles, le forfait annoncé pour les courses origine-destination ou la location à l'heure avec une durée minimale comprise entre une demi-heure et une heure. Cette mesure permettrait d'éviter la tarification horokilométrique actuellement pratiquée par certains VTC, en clarifiant les textes en vigueur.

- ~~Proposition n° 19 : Une interdiction de la maraude électronique aux VTC :~~

~~Interdire la maraude électronique des VTC en l'assimilant à un stationnement en attente de clientèle.~~

~~Les chauffeurs, mais surtout les applications, qui proposeraient la maraude électronique seraient passibles des sanctions pénales prévues par la loi.~~



- Proposition n° 20 : Des contrôles facilités :

Revenir à la rédaction initiale de l'article L231-3 du code du tourisme afin de pouvoir sanctionner le stationnement en attente de clientèle. Créer une infraction générale réprimant d'une contravention de 3ème classe minimum l'offre frauduleuse de service de transport de personnes.

- Proposition n° 21 : Des contrôles renforcés et mieux articulés :

Mieux articuler l'intervention des forces de l'ordre dans les gares et les aéroports pour lutter plus efficacement contre le racolage. Augmenter le nombre de « boers » au moins jusqu'à 100 pour 2016. Prévoir une présentation d'un bilan annuel des contrôles des forces de l'ordre dans les commissions départementales.

- Proposition n° 22 : Une labellisation des entreprises ~~vertueuses~~ :

Engager des démarches visant à permettre l'octroi de la marque Qualité Tourisme dans le secteur du transport léger de personnes. **Plus particulièrement pour les exploitants de VTC, rendre obligatoire l'obtention du Label qualité VTC-GR. Les entreprises exploitantes qui s'y soustrairaient seraient passibles des sanctions pénales prévues par la loi.**

- Proposition n° 23 : Une rénovation de la commission départementale des taxis :

Elargir la commission départementale des taxis pour qu'elle devienne une commission départementale des transports légers de personnes. Inclure les représentants des collectivités territoriales dans la commission. Cette commission présidée par le Préfet serait chargée de la discipline pour les taxis et les VTC. Elle aurait aussi un rôle d'observatoire des transports légers de personnes. La délivrance des ADS serait du ressort du maire ou du président d'EPCI, sans distinction entre les communes.

- Proposition n° 24 : Une gouvernance progressivement normalisée à Paris et en petite couronne :

Harmoniser la zone des taxis parisiens avec l'aire géographique de la future métropole du Grand Paris (soit Paris et la petite couronne). Mettre en place un observatoire des besoins de transports légers de personnes associant la Préfecture de police, la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement Ile-de-France (DRIEA), le syndicat des transports en Ile-de-France, la ville de Paris, les présidents des conseils généraux des départements de la petite couronne et la future métropole du Grand Paris. Le pilotage serait assumé avant la constitution de la métropole du Grand Paris par le Préfet de Police et la DRIEA. Il reviendrait à la création de la métropole à son président. Confier la gestion des autorisations de stationnement des taxis à la future métropole du Grand Paris à sa création. La Préfecture de police assumerait toujours le rôle disciplinaire pour les taxis, mais aussi pour les VTC et les autres transports légers de personnes.



- Proposition n° 25 : Suspendre temporairement les immatriculations nouvelles de VTC:

Les nouvelles immatriculations ne devraient pas reprendre immédiatement après la publication du rapport mais être suspendues dans l'attente des textes nécessaires à un meilleur encadrement de l'activité des VTC **en particulier à travers la mise en place du Label qualité VTC-GR.**

- Proposition n° 26 : Réaffirmer l'interdiction pour les VTC d'effectuer du transport de malades assis
- Proposition n° 27 : Un contrôle de la hausse de l'offre en fonction des besoins :

Instaurer par un article en LFSS un pouvoir d'appréciation des directeurs de CPAM (en lien avec les ARS) pour le conventionnement de nouvelles entreprises de taxis, sans pour autant remettre en cause les conventionnements existants.

- Proposition n° 28 : Une meilleure association des taxis au pilotage du transport de malades :

Associer plus étroitement les représentants des taxis aux réflexions, notamment tarifaires, sur le transport de malades assis aux niveaux national et local. Prévoir une représentation des taxis au sein du CODAMUPS.

- Proposition n° 29 : Une association étroite des organisations professionnelles de taxis à la réflexion sur l'organisation du transport de patients :

La prise du décret en Conseil d'Etat nécessaire à la mise en œuvre de l'article 39 de la LFSS pour 2014 n'est pas nécessaire et devrait être évitée. La mise en œuvre de cet article n'est pas indispensable à l'optimisation de l'organisation des transports de malade. Des réflexions locales associant les professionnels sont préférables.

- Proposition n° 30 : Mieux lutter contre la fraude :

Accélérer le déploiement effectif de la géolocalisation pour faciliter et amplifier la lutte contre la fraude.



ANNEXE 5 : Exemples de compte Twitter, Facebook et de forums Taxis/VTC

Taxi :

[https://twitter.com/Taxi de Paris](https://twitter.com/Taxi_de_Paris)
[https://twitter.com/Taxis FR](https://twitter.com/Taxis_FR)
<https://twitter.com/taxispolier>
[https://twitter.com/CGT TAXIS/lists/taxis-en-colÈre](https://twitter.com/CGT_TAXIS/lists/taxis-en-colÈre)
<https://twitter.com/TaxiActu>
<https://www.facebook.com/taxi.vsvtc?fref=ts>
<http://taxiblog.fr>
<http://www.officiel-taxi.fr>
<http://taxi.forumpro.fr>
<http://www.taxis-de-france.com/forum/index.php>
<http://taxis-parisiens.forumgratuit.org>

VTC :

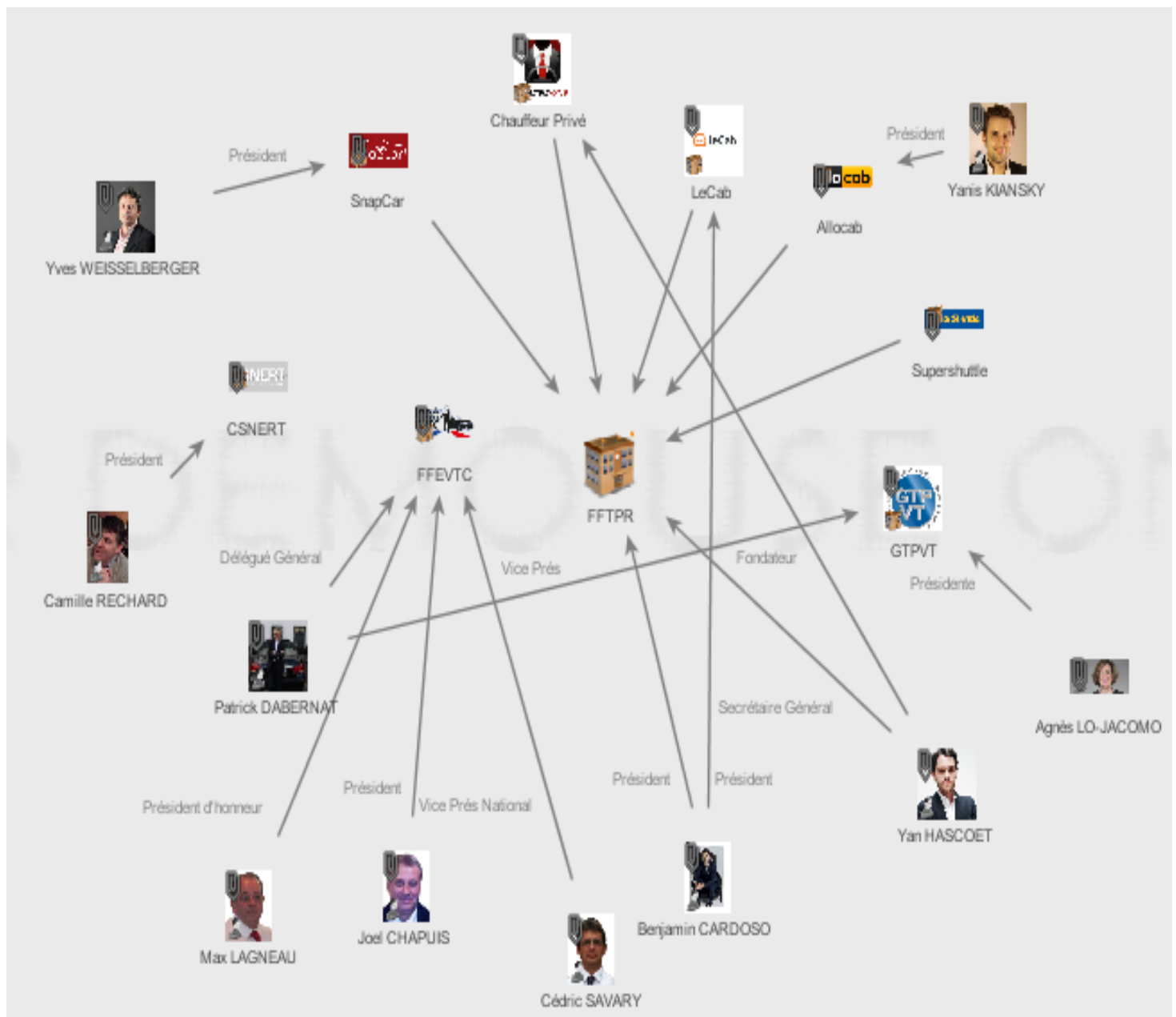
<https://twitter.com/VTCExploite>
<https://twitter.com/VoituresVTC>
<https://twitter.com/FranceChauffeur>
<https://twitter.com/Allocab>
<https://twitter.com/HeleneManceron>
<https://twitter.com/ThibaudDELETRAZ/lists/taxis-vtc>
<https://www.facebook.com/?q=#/association.vtc?fref=nf>
<https://www.facebook.com/pages/Devenir-chauffeur-VTC/436003849835071>
<https://www.facebook.com/reservation.taxivtc?fref=ts>
<http://voitures-avec-chauffeurs.fr>
<http://blog.allocab.com/2014/01/la-premiere-union-entre-taxi-et-vtc.html>

Taxi / VTC

<http://leconome.blogs.liberation.fr/leconome/2014/04/taxis-contre-vtc-quel-traité-de-paix-.html>
<http://blogs.mediapart.fr/blog/pierre-peyrard/250414/taxis-vtc-maraude-electronique>
http://www.lepoint.fr/auto-addict/blogs/taxi-vtc-covoiturage-la-guerre-des-trois-aura-bien-lieu-06-02-2014-1788867_653.php
<http://startup.blogs.challenges.fr/archive/2012/01/23/la-fin-du-monopole-des-taxis-parisiens.html>



ANNEXE 6 : Cartographie des fédérations d'exploitants de VTC





ANNEXE 7 : Policy paper



Réglementation Taxis/VTC : Concurrence loyale et innovation pour tous : des solutions pour l'emploi !

La France veut stimuler l'économie par la **création d'emploi** au niveau du **numérique, du transport et du tourisme**.

Il existe une évidente **pénurie de taxis à Paris**, c'est un réel besoin : la demande reste supérieure à l'offre !

Il est important pour répondre à cette demande d'avoir du personnel qualifié et de mettre en place une **politique réglementée**. **Autoriser la maraude électronique** aux taxis/VTC diversifie le mode de transport et profite à tous. Il n'est plus à prouver les bienfaits de la libre concurrence sur l'économie :

100% pour la géolocalisation pour tous



En lien avec le
numérique ...



... et l'innovation



Sur tout le
territoire
Français



Créateur
d'emplois

Il est prouvé que la géolocalisation des taxis et VTC engendre des gains de rentabilité et que l'utilisation des technologies représente un **accélérateur de développement** pour le secteur des transports, du tourisme et du numérique.

**Faire du transport par VTC un véritable levier pour la
croissance et l'emploi de notre pays !**
