

Paris, le 09 Janvier 2026

COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION DU 19/12/2025 AU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

La Fédération Française des Exploitants de Voiture de Transport avec Chauffeur -Grande Remise a été auditionnée par l'Assemblée Nationale le 16 mars 2023 concernant l'enquête UBER-Files.

Elle a également été auditionnée par le Sénat le 28 octobre 2025 dans le cadre de l'article 8 de la lutte contre la fraude sociale et fiscale.

Lors de notre réunion du 19 décembre 2025 au ministère des transports en vos présences, nous avons proposé plusieurs points à débattre :

1. Création d'une nouvelle vignette, par exemple bleue, pour une distinction entre les chauffeurs privés, héritage ancienne Grande Remise, des chauffeurs privés d'applications numériques de mises en relation clients :

Ce dispositif est déjà présent au Portugal et en Italie. Les chauffeurs privés de ces pays possèdent de plaques d'immatriculation de couleur bleue pour une meilleur identification. Si ce même dispositif était appliqué en France, cela contribuerait à une cohésion européenne pour ce secteur professionnel.

Réponse de l'administration : impossible. Vous expliquez que dans l'hôtellerie et le tourisme existe le Label de Qualité et que les chauffeurs VTC peuvent en faire également la demande.

Nous répondons que le Label de Qualité Tourisme rebaptisé Destination d'Excellence conforte une appellation palaces, hôtels 5 étoiles ...sans pour autant déterminer la catégorie des établissements labellisés.

Certains chauffeurs privés VTC ont obtenu ce label, lequel ne donne droit à rien sauf à des frais supplémentaires. Nous constatons que des chauffeurs VTC travaillant sous application numériques de mise en relation client peuvent également obtenir ce label.

Au final, ce label ne permet pas de différencier les catégories de chauffeurs VTC.

Lors de nos dernières réunions avec les représentants du secteur transports, mobilité de la mairie de Paris, il nous a été demandé un signe distinctif entre les chauffeurs VTC applications et les chauffeurs privés ancienne Grande Remise afin de nous permettre d'emprunter les voies réservées.

Rappel historique : nous sommes le premier moyen de transport public de personnes officiellement créé au 17ème siècle en France. Notre corporation s'appelait "Grande Remise".

Cette corporation était bien encadrée par le Code du Tourisme (article L231-1 à L.231-4)

Le 22 juillet 2009 disparaît la Grande Remise au détriment de l'appellation VTC afin d'y incorporer la première application numérique de mises en relation clients - UBER.

Nous avons évoqué que Monsieur le Député Laurent GRANDGUILLAUME, avait présenté à Bercy, dans son projet de loi, cette distinction par des vignettes de couleurs différentes pour chaque région dans le but d'éviter les migrations illégales du travail.

Réponse de l'administration : vous devez vous approcher de l'organisme compétent pour solutionner votre demande.

Nous constatons que les plans d'urbanisme à Paris et en province sont constamment modifiés en notre défaveur. Bien que nous faisons partis du T3P, comme les chauffeurs de taxis, nous sommes malgré cela, interdits d'emprunter les voies réservées, les voies dédiées, les voies rapides.

Nous pensons que le traitement n'est pas équitable entre les différents acteurs du T3P, ce qui entraîne une discrimination.

Nos conditions de travail se dégradent de jour en jour et au fur et à mesure des années.

Nos temps de trajets se prolongent avec ou sans clients à bord des véhicules.

Pour faire un trajet de 5kms, nous avons besoin d'1heure de temps.

Ce temps de travail n'est pas rémunéré et est perdu. Nous ne sommes plus rentables.

Nos clients comprennent des décideurs, des personnalités culturelles, politiques, industrielles, administratives, étrangères...

Réponse de l'administration : vous pouvez solliciter des services de motards de la police pour les déplacements de vos clients.

Nous pensons que cette proposition n'est ni envisageable ni cohérente.

Pour rappel, du temps de la Grande Remise, nous pouvions emprunter les voies réservées pour nos clients.

2. Création d'une "zone blanche" autour des gares, aéroports pour toutes les applications numériques de mises en relation clients afin d'éviter :

- la "maraude électronique" des chauffeurs d'applications
- la congestion des véhicules en circulation aux abords des sites.

Réponse de l'administration : impossible. Vous expliquez que l'application de ces "zones blanches ne serait en rien efficace puisqu'elles déplaceraient le problème sur des périmètres plus larges. Vous confirmez que des contrôles seront effectués par les services de police concernés.

Notre fédération vous a informé de l'existence de véhicules "leurres" de chauffeurs d'applications UBER aux abords de gares (exemple donné : Valence). Il s'avère qu'UBER masque l'existence physique des véhicules travaillant pour l'application afin de leur éviter tout contrôle de police et de gendarmerie.

Réponse de l'administration : Les policiers n'ont pas vocation à surveiller la maraude électronique sur applications.

3. Flocage des véhicules des chauffeurs VTC travaillant avec les applications numériques de mises en relation :

L'objectif étant d'identifier rapidement les véhicules par les clients et par l'Ordre Public permettant également de ne pas favoriser la "maraude électronique". Ce flocage est en place en Italie et au Canada. Bolt et Cacao le font également en France.

Généraliser ce dispositif permettra de mieux identifier ces véhicules et d'assurer une traçabilité et de renforcer la transparence vis vis des clients comme des autorités de contrôle.

Réponse de l'administration : impossible, pas réalisable.

4. Suppression du cabotage et des travailleurs détachés :

L'objectif de cette mesure est de lutter contre les fraudes sociales et fiscales liées au projet de loi en question, concernant l'article 8.

Réponse de l'administration : Les travailleurs détachés seront beaucoup plus encadrés puisque les plateformes (UBER, BOLT...) disposent désormais de bureaux dans les villes où elles contractualisent avec des chauffeurs. Ils ne seront donc bientôt plus détachés.

Les chauffeurs étrangers ne sont plus autorisés à rester en France. Ils devront juste déposer ou prendre en charge leurs clients en venant ou repartant vers leur pays d'origine.

Des contrôles récurrents seront mis en place.

5. Suppression de l'équivalence des cartes professionnelles :

Les équivalences permettent d'accéder à la profession sans avoir de formation et sans passer d'examen.

Il est nécessaire de garantir un niveau de formation en adéquation avec les exigences et les compétences requises du métier.

Réponse de l'administration : Le ministre souhaite légiférer et supprimer l'équivalence. Les dossiers de conseils de disciplines qui lui sont rapportés font état d'un grand nombre de personnes entendues en conseil de discipline, ayant eu la carte professionnelle par équivalence. Les infractions relevées sont avant tout des infractions dues à la méconnaissance du métier et au manque de formation.

6. Encadrement du covoiturage :

Nous constatons en France que le covoiturage est encouragé par plusieurs administrations de tutelles et pouvoirs publics.

Il est indéniable que cette pratique nuit aux véritables professionnels du transport de personnes, et est considérée comme un exercice illégal de la profession et concurrentiel.

Des applications de covoiturage proposent une rémunération à titre onéreux aux particuliers qui pratiquent cette activité.

Réponse de l'administration : Nous allons poursuivre les contrôles, car même si certaines plateformes de covoiturage sont condamnées à plusieurs reprises, elles continuent de rémunérer des particuliers à titre onéreux.

7. Suppression des rattachements chauffeurs VTC :

Des titulaires de comptes professionnels enregistrent plusieurs véhicules sur les plateformes de mise en relation clients, sous-traitent l'activité à plusieurs autres chauffeurs en sous-mains et perçoivent une commission en retour des commissions de ces chauffeurs sous-traitants.

Nous constatons que plusieurs de ces chauffeurs sont non professionnels et exercent la profession sans cartes professionnelles.

C'est donc un exercice illégal de la profession.

Ces pratiques vont à l'encontre de l'article 8 du projet de loi contre les fraudes sociales et fiscales.

Le même phénomène se répète avec la création de coopératives VTC.

Réponse de l'administration : Nous sommes favorables à la suppression.

8. Contrôle permanent du versement de la TVA par les applications numériques de mise en relation clients :

Depuis son arrivée en 2011, UBER a créé un système opaque par la mise en relation numérique. UBER facture ses clients en France et ne paye aucune TVA à l'État français. UBER profite et bénéficie du paradis fiscal des Pays-Bas.

Au Royaume Uni, UBER a été contraint de verser des arriérés de TVA, a également été condamné à une présomption de salariat pour les chauffeurs VTC.

Réponse de l'administration : absence de réponse.

9. Contrôle régulier et récurrent des paiements versés par les applications de mises en relations, aux chauffeurs VTC, sachant que ces applications numériques permettent les versements des courses soit sur une carte de crédit des chauffeurs, soit sur un compte bancaire professionnel OU personnel, sans facture de la part des chauffeurs VTC.

Ces pratiques de paiements vont à l'encontre de l'article 8 du projet de loi contre les fraudes sociales et fiscales.

Réponse de l'administration : la TVA doit être versée au Trésor Public via sa déclaration.

10. Suppression définitive des CPA (Cycles à Pédalage Assisté) de la réglementation des transports publics particuliers de personnes (T3P).

Cette nouvelle introduction des CPA dans le T3P est jugée comme concurrence déloyale, travail dissimulé, exercice illégal de la profession de transports de personnes dans la mesure où il n'existe aucune contrainte juridique ni administrative pour ce nouveau mode de transport particulier de personnes.

D'autre part, ce mode de déplacement ne nécessite pas d'investissement à la hauteur des investissements chauffeurs VTC ou même chauffeurs de taxis.

Par ailleurs, les C.P.A. occuperaient les voies réservées bus/taxis et les voies cyclistes.

Réponse de l'administration : Cette requête entraînerait la suppression d'emplois destinés aux jeunes.

Notre fédération pense que votre point de vue contribuerait à faire les mêmes erreurs que par le passé avec l'introduction des applications numériques Uber et consorts sur le secteur du transport public particulier de personnes. UBER avait prétexté la création de 40 000 emplois, ce qui s'est avéré erroné.

En tant que chauffeurs privés et défenseurs de notre métier, nous avons la responsabilité et le devoir de sauvegarder nos entreprises, de maintenir et de pérenniser nos emplois.

Nous n'avons pas à être sacrifiés pour permettre l'implantation d'autres acteurs dans le transport de personnes. Dans cette situation, il ne serait plus question d'inclusion, mais bel et bien d'exclusion.

Que faisons-nous de nos véhicules électriques ?

-> Appliquons la loi LOM de 2019 ainsi que la Loi Climat et Résilience de 2021.

Nous constatons une entrave à l'exercice de notre profession de chauffeur privé T3P, un abus de position dominante caractérisée par une position de monopole, une distorsion de concurrence déloyale du taxi, des discriminations envers le chauffeur privé T3P.

L'éviction à la concurrence est une pratique sanctionnée.

Le droit français comme le droit européen, à travers l'article L.420-2 du Code de Commerce et l'article 102 du TFUE (Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne), prohibent l'abus de position dominante et les pratiques visant à éliminer artificiellement des concurrents.

Il est donc crucial que ces dispositions soient appliquées et contrôlées dans le secteur du transport de personnes, au même titre que dans d'autres secteurs économiques.

Nous sommes en attente d'un rendez-vous avec la direction de "Gares & Connexions" gare du Nord Paris.

Pour information, à partir du 1er février 2026, sur décision du Tribunal Fédéral, autorité judiciaire suprême de la Confédération suisse, la plateforme UBER ne pourra plus travailler avec des chauffeurs indépendants.

La FFEVTC-GR souhaite établir définitivement une concurrence saine, équitable et durable dans notre profession du transport public particulier de personnes.

Nous faisons un appel au gouvernement à la bienveillance et au respect de l'application des lois en France.

Nous restons dans l'attente d'un nouveau rendez-vous en présentiel avec le ministère des transports et la DGITM.

Dagobert PUJOL
Président FFEVTC-GR

Mathieu RIVET
Administrateur / délégué départemental des Hautes-Pyrénées

Dominique SEIZEUR
Administrateur / délégué départemental de la Manche

Xavier BENISTANT
Administrateur / délégué départemental de la Drôme

Karim DAOUD
Président AVF

