



DIRECTION DES TRANSPORTS ET DE LA PROTECTION DU PUBLIC

REUNION DU : 4 juillet 2013

LIEU : salle des 167 policiers morts pour la libération de Paris

OBJET : Commission des taxis et voitures de petite remise

Compte rendu établi par : Manuela TERON

PARTICIPANTS :

Président : M. Bernard BOUCAULT, Préfet de Police

Assistaient à la séance avec voix délibérative :

Pour l'administration

- le Directeur des Transports et de la Protection du Public

M. Alain THIRION

- le Sous-directeur des Déplacements et de l'Espace Public

M. Michel MARQUER

- pour le préfet des Hauts-de-Seine :

Mme Anne-Marie DELALAIN

- pour le Préfet de la Seine-Saint-Denis :

M. Mame-Abdoulaye SECK

- le Directeur Départemental de la Protection des Populations :

M. Jean-Bernard BARIDON

- pour le Directeur de l'Ordre Public et de la Circulation :

Mme Françoise HARDY, sous-directeur régional de la circulation et de la sécurité routières

- pour le Directeur de la Sécurité de Proximité de l'Agglomération Parisienne :

Mme Ethoye-Aisha MFOUO OTSIALLY, état-major

- pour le Directeur Opérationnel des Services Techniques et Logistiques :

M. Jean-Pierre MÉROUZE, sous-directeur du Soutien Technique

- pour le Maire de Paris :

Mme Caroline DAUDE, conseillère technique au cabinet du maire de Paris

- pour les communes du département des Hauts-de-Seine :

M. Jean-Louis TESTUD, adjoint au maire de Suresnes

Pour les organisations professionnelles

- pour la Chambre Syndicale des Artisans du Taxi – CSAT (8 sièges) :

M. Christian DELOMEL

M. Mohammed KSOUROU

Mme Françoise DEMAISON

M. Bachir BENHAMMA

M. Lakhafa BOUAZZA

M. Emmanuel SEEBERGER

M. Christian GORDIEN

M. Etienne MANTOUX

- pour la Chambre Syndicale des Cochers Chauffeurs de Place de la Région Parisienne – CGT (1 siège) : **M. Karim ASNOUN**

- pour la Fédération des Taxis Indépendants Parisiens – FTI 75 (1 siège) : **M. Ahmed SENBEL**

- pour le Syndicat Général des Transports Parisiens – CFDT (1 siège) : **M. Abdel Ghani GHALFI**

- pour le Syndicat de l'Industrie du Taxi – CFTC (1 siège) : **M. Luis MADEIRA**

- pour la Chambre Syndicale des Loueurs d'Automobiles de Place de Paris Ile-de-France – CSLA (1 siège) : **M. Olivier DANAË**

- pour la Chambre Syndicale des Loueurs de Voitures Automobiles – CSLVA (1 siège) : **M. Nicolas ROUSSELET**

- pour le Syndicat de Défense des Conducteurs du Taxi Parisien – SDCTP (1 siège) : **M. Franklin ROBINE**

- pour le Syndicat des Petites et Moyennes Entreprises du Taxi Parisien – SPTP (1 siège) : **M. Jean-Loup DELAUNAY**

- pour le Syndicat des Sociétés Coopératives des Chauffeurs de Taxi de la Région Parisienne – CSSCCTP (1 siège) : **M. Gilles BOULIN**

- pour l'Union des Syndicats Force Ouvrière – Union Nationale des Chauffeurs Professionnels Taxi (1 siège) : **M. Nour-Eddine DAHMANE**

Pour les usagers

- pour l'Office du Tourisme et des Congrès de Paris (1 siège) : **Mme Marie-Christine BOULLY-DEMANGE**

- pour le Conseil National des Associations Familiales et Laïques – CDAFAL 75 (1 siège) : **M. Jean-Pierre JANIS**

- pour l'Union Fédérale des Consommateurs – UFC – Que choisir Ile de France : **M. Philippe HIRON**

- pour la Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports – FNAUT (1 siège) : **M. Jean MACHERAS**

- pour l'Association Force Ouvrière des Consommateurs : **M. Abid BENDJEFFAL**

- pour l'Association pour l'Information et la Défense des Consommateurs Salariés – INDECOSA – CGT (1 siège) : **M. Bachir BELOUCIF**

- pour l'Association Etudes et Consommation – AEC – CFDT : **M. SKAKNI**

- pour l'Association Léo Lagrange pour la Défense des Consommateurs – (1 siège) : **M. Gérard SCHREPFER**

- pour Aéroports de Paris – ADP (1 siège) : **Mme Laetitia DURANDAL-MANGE**

- pour la Société Nationale des Chemins de Fer Français – S.N.C.F. (1 siège) : **M. Philippe PEREZ**

- pour l'Association des Paralysés de France (1 siège) : **M. Joël NEKKAB**

- pour la Régie Autonome des Transports Parisiens – R.A.T.P. (1 siège) : **M. David PAYSAN**

- pour le Syndicat des Centraux Radio de Taxi de Paris et de la Région Parisienne (1 siège) : **M. Serge METZ**

Etaient également présents à la séance, sans voix délibérative :

- **M. Jean-Paul LAMBLIN**, chef du service des affaires juridiques et du contentieux, préfecture de police
- **M. Arnaud POUPARD**, commissaire à la sous-direction de la circulation et de la sécurité routières, DOPC
- **M. Bernard BAULARD**, chef de la section des taxis et transports routiers, groupe taxis et transport de personnes, sous-direction de la circulation et de la sécurité routières, DOPC
- **M. Jean-Luc SCHERER**, responsable du service de contrôle des taxis du département ateliers mécaniques de la sous-direction du soutien technique, DOSTL
- **M. Franck NASO**, adjoint au service de contrôle des taxis du département ateliers mécaniques de la sous-direction du soutien technique, DOSTL
- **M. Alain GAMBIER**, DSPAP
- **Mme Sophie MILLOT**, conseillère technique au cabinet de l'adjoint au maire chargé des transports
- **M. Mohamed KHADEMI**, Chambre Syndicale des Cochers Chauffeurs de Place de la Région Parisienne – CGT
- **M. André CHEGUIAN**, Fédération des Taxis Indépendants Parisiens – FTI 75
- **Mme Saâdia WAKIK**, Syndicat Général des Transports Parisiens – CFDT
- **M. SOUDANE**, Syndicat de Défense des Conducteurs du Taxi Parisien – SDCTP
- **M. Patrick HUARD**, Syndicat des Petites et Moyennes Entreprises du Taxi Parisien – SPTP
- **M. Christophe CHAVINIER**, Syndicat des Sociétés Coopératives des Chauffeurs de Taxi de la Région Parisienne – CSSCCTP
- **Mme Aude PLUMEAU**, chef du bureau de la sécurité et de la réglementation routières, direction de la modernisation et de l'action territoriale du ministère de l'intérieur
- **Mme Hélène VAREILLES**, chef du bureau des taxis et transports publics de la PP
- **Mme Manuela TÉRON**, adjointe au chef du bureau des taxis et transports publics
- **M. Gabriel CHAUDAUDRA**, chef de la section discipline, bureau des taxis et transports publics
- **M. Pierre LE GALLOUDEC**, stagiaire.

N'étaient pas représentés à la séance :

- la Préfecture de la région Ile-de-France ;
- la Préfecture du Val-de-Marne ;
- les Communes du département de la Seine-Saint-Denis ;
- les Communes du département du Val-de-Marne ;
- le Syndicat des Transports d'Ile-de-France ;
- les élus désignés au sein du Conseil de Paris ;
- l'Association des Consommateurs d'Ile de France ;
- l'Union Régionale des Associations de Parents de Personnes Handicapées Mentales et de leurs Amis ;
- le Comité Régional du Tourisme ;
- l'Organisation Générale des Consommateurs ;
- la Caisse Primaire d'Assurance Maladie de Paris – CPAM 75 ;

Le préfet de police remercie l'ensemble des participants de leur présence.

Il rappelle dans son propos liminaire qu'il s'était engagé lors de la dernière commission de novembre 2012 à tenir une commission des taxis et voitures de petite remise à la fin du 1^{er} semestre 2013, compte tenu du nombre et de l'importance des dossiers traités.

Durant ces six mois, l'actualité taxis a été soutenue et riche tant au plan national que parisien.

En effet, suite au mouvement de la profession le 10 janvier dernier, des négociations nationales se sont engagées sur deux sujets majeurs, le premier lié aux nouvelles modalités de commande du transport de personnes et le second sur les voitures de tourisme avec chauffeur.

Sur le plan local, il a été convenu lors de la précédente commission, de travailler sur l'ouverture du doublage à la catégorie A, permettant ainsi aux artisans de conduire eux-mêmes leur véhicule en cas de double sortie journalière, ainsi que sur l'aménagement du temps de travail en réfléchissant à un éventuel assouplissement du temps maximal de pause et des coupures. Des propositions résultant des travaux des groupes de travail seront débattues lors de cette commission.

Le préfet de police souligne la participation assidue des organisations professionnelles aux commissions de discipline, dont le bilan de l'année 2012 a été présenté le 15 mars 2013, ainsi qu'aux examens des sessions de janvier et avril 2013.

Il se félicite de l'engagement de tous sans omettre les collectivités locales et en particulier la mairie de Paris qui s'est beaucoup investie (gare du nord, tour Eiffel...), il ajoute que les organisations professionnelles du taxi parisien ont montré qu'elles étaient pour l'administration un partenaire avisé et expert et constituent une force de proposition partageant le souci de modernisation de la profession.

Sur le terrain, les résultats des précédents travaux sont déjà visibles, notamment par la mise en circulation de cent taxis spécialement aménagés au bénéfice des personnes à mobilité réduite.

Les services de police ont également été très actifs sur cette période. Un bilan précis de leur activité de contrôle sera présenté par la suite à cette commission.

Le préfet de police souhaite enfin remercier les participants du travail accompli qui va se poursuivre. La session des examens taxi de septembre va dérouler le nouveau programme auquel ils ont contribué. D'autres sujets de réflexion se poursuivent déjà et notamment celui de la démarche qualité, sur laquelle il souhaite insister, tant il est fondamental et stratégique dans la compétition économique et tout particulièrement à Paris, qui est la première destination touristique du monde. Il suggère comme l'a proposé la profession de réfléchir ensemble à l'élaboration d'une charte qualité.

Il assure que la préfecture de police sera aux côtés de la profession, afin d'élaborer, de promouvoir et faire vivre cette charte qualité qui s'inscrit dans la démarche de modernisation voulue par cette dernière soucieuse de se maintenir à l'écoute et au service du public.

Il a conscience des difficultés économiques traversées par le monde du taxi et plus particulièrement en début d'année, mais cette situation rend encore plus nécessaire le dialogue ouvert qui s'est instauré et qui doit permettre de progresser ensemble. Afin de relever les

défis, la commission des taxis est un lieu essentiel de construction de cette réponse aux enjeux actuels.

Le préfet de police ouvre ensuite la séance et demande si des participants ont des déclarations préalables avant d'aborder les points inscrits à l'ordre du jour.

M. BOULIN (CSSCCTP), M. DAHMANE (FO-UNCP) puis M. SENBEL (déclaration commune FTI 75, FO-UNCP et CFDT) s'expriment (cf déclarations préalables en annexe).

M. SEEBERGER (CSAT) souligne que les difficultés économiques ont commencé fin 2012 et qu'il est nécessaire d'en tenir compte dans le calcul de l'indice.

M. DANAE (CSLA) salue la qualité des relations entre les organisations professionnelles et les différents acteurs de la préfecture de police, ainsi que la qualité du travail de l'autorité de tutelle qui a su défendre l'industrie du taxi parisien au ministère de l'intérieur. Il est conscient des efforts que doit faire la profession tant au niveau de l'accueil que de la qualité de service. Il est nécessaire que des textes définissent ces notions, afin de pouvoir les imposer aux chauffeurs.

En réaction aux propos tenus par certaines organisations dans leur déclaration préalable, M. ASNOUN (CGT) entend rappeler que la France est un Etat de droit qui offre à chacun les voies de recours légales pour faire valoir ses droits au besoin. Les propositions qui sont faites ne sont pas là pour plaire, mais pour défendre les conditions de travail des chauffeurs, conditions indispensables à un service public de qualité. Il indique que la CGT continuera à défendre cette ligne, même si cela ne plait pas aux uns et aux autres.

Le préfet de police propose d'aborder le premier point inscrit à l'ordre du jour.

1/ Adoption du compte rendu de la commission du 28 novembre 2012 :

M. ASNOUN (CGT) regrette que le compte rendu n'ait été envoyé aux membres de la commission que le 28 juin 2013.

Le préfet de police propose d'adopter le compte-rendu sous réserve des modifications demandées, tout en précisant qu'il ne s'agit pas d'un verbatim. Seul le sens des déclarations est repris synthétiquement.

En l'absence d'autres observations, le préfet de police déclare le compte rendu approuvé.

Résultat du vote :

Pour : 41

Contre : 0

Abstentions : 0

2/ Point sur la mise en œuvre des mesures gouvernementales prises en février 2013 :

M. THIRION rappelle que suite aux engagements pris le 10 janvier dernier par le gouvernement, des concertations ont été menées sous l'autorité du cabinet du Premier ministre sur les deux sujets de revendication principaux des organisations professionnelles : la concurrence des voitures de tourisme avec chauffeur et les nouvelles modalités de commande du transport de patients.

Deux réunions se sont ainsi tenues en janvier, et des mesures ont été validées, qui ont donné lieu à l'élaboration d'un calendrier communiqué aux organisations professionnelles.

M. THIRION procède ensuite à l'énumération de ces futures mesures :

- concernant l'article 44 de la loi de financement de la sécurité sociale pour 2013

Il est décidé le gel de l'article 44 de la loi de financement de la sécurité sociale pour 2013 et de la mise en œuvre de l'expérimentation sur de nouvelles modalités de commande du transport de patients.

- concernant les voitures de tourisme avec chauffeur (VTC)

- ✓ Interdiction d'utiliser des éléments pouvant entraîner une confusion avec les taxis :
 - interdiction de l'utilisation des compteurs horokilométriques (dits taximètres) ;
 - obligation d'annoncer un tarif au moment de la réservation préalable ;
 - interdiction d'utiliser des panneaux publicitaires de toit (lumineux taxis) ;

- ✓ Renforcement des obligations liées à la réservation préalable et la prise en charge de la clientèle (entrée en vigueur au 1^{er} octobre 2013) :
 - instauration d'un délai minimal de 15 minutes entre la réservation préalable et la prise en charge de la clientèle ;
 - obligation de prouver la réservation préalable au moyen d'un support papier ou électronique ;
 - interdiction de stationner dans l'enceinte d'un aéroport plus d'une heure avant la prise en charge souhaitée par le client.

- ✓ Renforcement des contrôles et sanctions applicables aux VTC et transports de personnes à motos (TPM) :
 - instructions données par le ministre de l'intérieur aux préfets et aux forces de l'ordre en avril 2013 : campagne de contrôle jusqu'à fin 2013 ;
 - création au 1^{er} trimestre 2014 d'un délit qui sanctionne les pratiques de « racolage de la clientèle » par les VTC ;
 - possibilité pour les préfets de suspendre ou de retirer les cartes professionnelles des chauffeurs VTC et TPM.

- ✓ Conditions concernant les VTC de manière générale :
 - alignement des conditions d'honorabilité professionnelle des chauffeurs de voitures de tourisme sur celles des taxis et TPM ;
 - renforcement des conditions d'accès à la profession : suppression de la condition de diplôme pour devenir chauffeur de voiture de tourisme, obligation d'un stage de

formation professionnelle comme condition d'accès de droit commun à la profession ;
 - instauration d'une formation continue quinquennale.

- ✓ Agrément préfectoral des centres de formation, afin de garantir la qualité des formations.
- ✓ Renforcement complémentaire des contrôles sur les véhicules :
 - amélioration de la signalétique des VTC pour mieux les distinguer des taxis ;
 - instauration d'une déclaration obligatoire des véhicules donnant lieu à la délivrance d'une attestation de conformité de ceux-ci aux règles techniques s'appliquant aux VTC.

M. DANAË (CSLA) s'étonne que l'infraction retenue en cas de racolage soit un délit, alors qu'il avait été demandé une procédure qui puisse être constatée par tout fonctionnaire de police. Le délit qui est une procédure lourde à engager rendra inopérant le contrôle et la sanction, comme pour la prise en charge irrégulière. Une contravention de 4^{ème} ou 5^{ème} classe serait beaucoup plus efficace dans la lutte contre le racolage.

M. THIRION explique qu'il faut prendre en compte l'ensemble des mesures et que les sanctions administratives viendront s'ajouter aux sanctions pénales résultant de l'action des services de police.

M. GHALFI (CFDT) approuve les propos de M. DANAË. Il constate que ce qui est proposé existe déjà et n'aura pas d'application concrète sur le terrain.

Le préfet de police précise que la riposte sera graduée et dissuasive pour ceux qui se livreront à des infractions répétitives.

M. ASNOUN (CGT) prend acte des mesures, mais pense qu'elles ne pourront pas endiguer la déréglementation qui existe depuis 2009. Pour gagner leur vie, les chauffeurs sont obligés de commettre ces infractions, car ils y sont contraints sur le plan économique par leurs conditions d'exploitation.

Tel était le cas des petites remises. Le système se reproduit avec les VTC. Certaines organisations professionnelles ont une part de responsabilité en ayant accepté en 2008 que les taxis puissent faire du transport public de personnes en étant gainé et à ce titre travailler au forfait.

Il existe donc aujourd'hui une déréglementation totale, une confusion et un modèle économique qui ne tient pas dans le VTC, à part pour les limousines qui occupent un segment spécifique. La CGT demande le gel des autorisations délivrées aux voitures de tourisme avec chauffeur. Certaines fédérations de VTC réclament également le gel de la délivrance des agréments, le marché ne pouvant absorber les plus de 5000 VTC qui existent en France.

M. MACHERAS (FNAUT) regrette que les taxis ne soient pas assez visibles et ne soient pas, comme dans les autres pays, d'une même couleur ou au moins avec une bande de couleur spécifique.

Le préfet de police répond que le lumineux a toutefois permis d'apporter une réponse à ce problème de visibilité du taxi.

M. MADEIRA (CFTC) approuve les propos de M. ASNOUN. Un même taxi peut faire le matin une course au compteur et revenir le soir prendre le même client en étant gainé n'étant plus dans son amplitude horaire autorisé, ceci en toute légalité. C'est ce qui peut entraîner la confusion dans l'esprit des clients.

M. MACHERAS (FNAUT) ajoute que les taxis sont un service public complémentaire des transports en commun et il faudrait qu'ils soient reconnus comme tel par une signalétique, au même titre que les bus RATP.

3/ Point sur les différentes opérations de contrôle effectuées au 1^{er} semestre 2013 par la direction de l'ordre public et de la circulation (DOPC) :

Le préfet de police demande à la DOPC de présenter ses résultats en matière de répression.

Mme HARDY indique le préfet de police a demandé en début d'année que les contrôles de police soient renforcés concernant le transport de personnes, que des opérations de grande ampleur soient menées dans les gares et aéroports et que plus de visibilité soit donnée à ces opérations « coup de poing » avec des effectifs en tenue. Les effectifs boers ont été préservés et les effectifs théoriques même dépassés.

En sus de l'activité quotidienne des boers et de la division régionale motocycliste, les dispositifs importants de contrôle ont été axés prioritairement sur les aéroports de Roissy et d'Orly, ainsi que sur les gares (notamment gare du Nord et gare de Lyon). Chaque semaine, au minimum un aéroport et deux gares ont été ciblés plus particulièrement.

Mme HARDY commente ensuite son support (cf. diaporama joint) : 53 grosses opérations ont été conduites depuis le début de l'année.

Sur l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle, 22 opérations conjointement avec la CTCSR de la Seine-Saint-Denis ont permis de contrôler 1272 véhicules et relever 92 délits et 206 contraventions.

Sur l'aéroport d'Orly, 13 opérations ont été menées conjointement avec la CTCSR du Val-de-Marne et les services de la PAF : 1254 véhicules ont été contrôlés permettant de relever 26 délits et 292 contraventions.

Dans les gares, 18 opérations ont été réalisées permettant de contrôler 1099 véhicules : 16 délits et 232 contraventions ont été relevés.

Cinq opérations spéciales ont eu lieu notamment à Eurodisney, sur le site du Château de Versailles et la gare routière internationale de Bagnolet.

Il en résulte une forte hausse de l'activité de la sous-direction : +13,7% de l'activité globale et notamment des contraventions, + 53,9% à Roissy où les actions ont été privilégiées.

La baisse du nombre de délits relevés pour travail illégal (-16,7%) par rapport à 2012 s'explique par le fait que des entreprises VTC ont procédé à des déclarations préalables à l'embauche suite à de nombreux redressements URSSAF, ainsi que par la présence policière plus visible et donc plus dissuasive.

M. POUPARD, chef de la division de prévention et de répression de la délinquance routière explique que la répression a été importante pour les VTC et le transport public de personnes. Il constate également plus de déclarations préalables à l'embauche. Les boers travaillent 24h/24 et 7j/7. Il leur reste environ une trentaine de procédures de délits sur soixante dix en stock qui vont être traitées prochainement.

Les travaux permettant de séparer les différentes professions effectués dans les aéroports et notamment à Orly ont été bénéfiques et ont permis un certain apaisement.

Un groupe d'enquêtes et d'investigation a été créé en 2012 afin de permettre un contrôle sur les sociétés en partenariat avec les GIR ou d'autres administrations. Ses résultats sont très bons, puisque des redressements fiscaux se chiffrant à plusieurs milliers ou millions d'euros sont en cours.

Le préfet de police demande ensuite à M. BARIDON de présenter l'action de la DDPP en matière de contrôle des VTC.

M. BARIDON explique que le préfet de police a souhaité que la DDPP intervienne sur les VTC du point de vue de la réglementation économique, en complément de la répression effectuée par les services actifs.

Au sein de la DDPP de Paris, le contrôle de l'activité des VTC vise deux objectifs, d'une part veiller à l'information préalable des consommateurs sur les prix et sur les conditions de la prestation de service, d'autre part s'assurer des conditions d'une concurrence saine et loyale entre celles-ci et les chauffeurs de taxis parisiens. Tous les opérateurs ayant leurs sièges sociaux à Paris ont été contrôlés, étant observé que la compétence territoriale de la direction se limite à la ville de Paris.

Les moyens de contrôle en matière de mise à disposition de véhicules de tourisme avec chauffeur portent sur trois domaines :

- les modalités de détermination du prix

Pour la DDPP, et dans la mesure où le prix de la course n'est pas communiqué au client au moment de la réservation, l'usage fait par certains VTC de systèmes horokilométriques n'est pas compatible avec l'article L 113-3 du Code de la consommation.

Dans une logique pédagogique, la DDPP a enjoint les professionnels de se conformer à cet arrêté en indiquant le prix forfaitaire de la course au moment de la réservation.

- les pratiques commerciales trompeuses

Recourir à des stratégies de communication ambiguës autour du terme de "taxi" est aussi susceptible d'entraîner une confusion dans l'esprit du client avec l'activité des taxis.

Ces pratiques peuvent caractériser une pratique commerciale trompeuse au sens de l'article L 121-1 I du code de la consommation. La DDPP de Paris a ainsi adressé des injonctions administratives à un professionnel parisien qui a obtempéré.

- les règles applicables en matière de vente à distance

Le consommateur ne dispose pas légalement d'un droit de rétractation pour les prestations de transport qui doivent être fournies à une date déterminée. La confirmation de réservation doit donc mentionner cette particularité. Pour l'instant, les manquements relevés ont fait l'objet de suites (injonction administrative et avertissement), mais pourront faire l'objet de recours au second semestre.

Concernant la remise obligatoire d'une note au delà de 25€, différents systèmes cohabitent notamment l'envoi informatique au moyen de smartphone, mais dès lors que la note ne sera pas suffisamment détaillée, il y aura infraction.

Dans certains cas, les conditions générales d'utilisation du service (CGU) diffusées sur le site internet du prestataire comportent des clauses qui exonèrent le transporteur de certaines responsabilités. La DDPP a relevé des clauses abusives que les professionnels contrôlés ont d'ores et déjà supprimées de leurs CGU.

Abordant la notion de concurrence déloyale, Monsieur Baridon évoque le contenu de l'article 1382 du code civil qui, au regard des préoccupations relatives à la notion de concurrence déloyale constitue le fondement de la responsabilité. A cet égard et au-delà des mesures de police évoquées, les organisations professionnelles sont fondées à intervenir auprès du juge civil pour obtenir, soit la cessation des pratiques, soit des dommages et intérêts.

Le préfet de police souligne l'importance de l'intervention de la DDPP sur ces pratiques de police administrative et de concurrence en complément des mesures judiciaires.

M. ASNOUN (CGT) se félicite des efforts faits, même si sur le terrain la visibilité sur ces actions n'est pas toujours présente, d'où l'intérêt d'avoir communication des slides présentés afin de les publier dans les revues syndicales. Il ajoute que lors de la dernière commission, il avait été évoqué l'idée que les organisations professionnelles se portent partie civile, mais aucun retour n'a été fait depuis.

M. POUPARD répond qu'il serait souhaitable que les organisations professionnelles s'organisent afin de n'avoir qu'un seul représentant. Il est en effet indispensable qu'à chaque procédure délictuelle, les services de police et les tribunaux n'aient qu'un seul interlocuteur.

M. ASNOUN (CGT) remercie la DOPC pour ses actions menées à l'encontre d'un loueur, suite à des témoignages de chauffeurs syndiqués à la CGT. Il souhaite savoir si la préfecture de police envisage d'organiser une commission de discipline, afin de retirer ses licences exploitées frauduleusement en vue de les redistribuer aux chauffeurs sur la liste d'attente.

M. ASNOUN s'étonne par ailleurs que le ministère de l'intérieur et la préfecture de police utilisent le terme « taxis », qui est pourtant réglementé, de façon inappropriée. En effet, la préfecture de police parle de la réglementation des « vélos-taxis » sur son site internet et le ministère de l'intérieur en parlant du « transport de personnes à deux ou trois roues » précise « motos-taxis », ce qui entretient la confusion. Il demande que ces termes soient retirés des sites internet, afin d'éviter un recours basé sur la jurisprudence de la Cour de Cassation (arrêt n°0983070 du 23 février 2010).

M. DAHMANE (FO-UNCP) se félicite également des résultats obtenus par les boers et notamment sur la plateforme de Roissy où leur présence renforcée se ressent. Cependant, ces derniers rencontrent des difficultés dans la verbalisation des taxis communaux. Il aimerait avoir des éclaircissements.

M. MADEIRA (CFTC) reconnaît également les efforts qui ont été faits. Cependant, il constate encore du racolage à Orly par les motos à la sortie 2 du terminal ouest pour les vols en provenance de Marseille.

M. POUPARD répond que le problème est connu. L'évolution de la législation permettra de mieux le traiter. L'arrêté préfectoral d'Orly ne permet pas de relever le racolage. La DOPC envisage donc d'être intégrée dans cet arrêté. Ainsi, la contravention de racolage pourra être relevée si le délit ne peut l'être.

M. BOULIN (CSSCCTP) déclare s'être porté partie civile dans une procédure de comparution immédiate pour exercice illégal de la profession de taxi et que le chauffeur a été condamné à 2 mois d'emprisonnement avec sursis.

M. METZ (SCR) souhaite un éclaircissement sur les tarifs qui doivent être connus à l'avance par le client, afin de savoir s'ils sont applicables dès maintenant pour les transports de personnes à moto, les VTC et les LOTI ou s'il faut attendre la parution des nouveaux textes applicables dès le mois d'octobre.

M. BARIDON indique que les opérateurs VTC considèrent être en conformité avec le code du tourisme mais sont en délicatesse avec le code de la consommation, qui prévoit un certain nombre de dispositions en matière de remise de note et de fixation du prix. C'est l'arrêté du 3 décembre 1987 qui fixe les modalités de fixation du prix. Ce dispositif est d'application générale, et n'est pas spécifique au transport. Le consommateur doit être protégé en connaissant le prix à acquitter lorsqu'il est transporté.

Le préfet de police rappelle que le principe général de protection du consommateur s'impose aux réglementations d'application.

M. THIRION annonce qu'une commission de discipline des titulaires d'autorisations de stationnement est prévue pour début octobre.

Avant d'aborder le point suivant à l'ordre du jour, le préfet de police remercie les services de la DOPC et de la DDPP qui se sont beaucoup investis sur ces opérations de contrôle.

4/ Rapport sur les groupes de travail mis en place :

➤ L'éventualité de l'ouverture du doublage aux artisans

M. THIRION rappelle qu'à la suite de la dernière commission, un groupe de travail s'est réuni le 24 avril 2013 afin d'étudier la problématique, son ampleur et les éléments de réponse qui pouvaient être apportés.

Il est apparu que l'ouverture du doublage à la catégorie A avait un sens, certains montages juridiques permettant dans un certain nombre de cas de contourner l'interdiction actuelle. Elle permettrait d'élargir l'offre de taxi la nuit, de développer des actions de tutorat entre les chauffeurs, tout en sauvegardant la qualité des véhicules des artisans.

M. THIRION expose ensuite les conclusions qui peuvent être retenues à la suite des travaux. Il convient d'autoriser et d'élargir la possibilité du doublage à la catégorie A, tout en restant dans le cadre du nombre initial de 25% des catégories B et C, soit 1500 doublages autorisés.

Ces mesures seraient accompagnées :

- d'un renforcement des contrôles lors des déclarations de contrats de location ou de travail (demande des déclarations URSSAF) ;
- de l'amélioration des vérifications des carnets de doublages pour exercer le pouvoir de retrait des autorisations de doublage de l'administration ;

- de la modification de la durée réglementaire du doublage qui est actuellement de 210 jours pour la ramener à 180 jours ;
- du toilettage des doublages existants pour vérifier que les doublages recensés correspondent bien aux véhicules en circulation.

Cette modification nécessite un ajustement des articles 11 et 12 de l'arrêté du 15 janvier 2010.

M. DANAË (CSLA) n'est pas formellement opposé à cette proposition, mais souhaite attirer l'attention sur les inconvénients que cette mesure peut entraîner. Elle peut en effet provoquer un effet d'aubaine. Certains pensent en effet à tort qu'une licence en doublage permet de doubler la capacité de remboursement. C'est d'ailleurs pour cette raison que des entreprises renoncent au bout de quelques mois à leur doublage, en constatant qu'elles s'étaient trompées. Il est à craindre un effet sur le prix d'une licence, ainsi que des pratiques peu orthodoxes bien que l'administration ait prévu des contrôles. Le doublage nécessite une certaine structure pour assurer une qualité de service pour le nettoyage du véhicule.

M. GHALFI (CFDT) déclare qu'il est taxi depuis 1987 et membre de cette commission depuis 2001. A chaque fois qu'une évolution de la profession est proposée, les organisations professionnelles refusent en prétextant la baisse du prix de la licence. Pendant ce temps, les VTC et les clandestins prolifèrent.

Selon lui, les catégories A, B et C sont obsolètes. La quasi totalité des grosses sociétés de catégorie C ne sont pas intéressées par le doublage. Il demande l'abrogation des catégories ou la réserve des 25% à la catégorie B.

Afin d'être concurrentielle, la profession doit s'ouvrir. Le doublage n'est pas obligatoire.

Il pense que le meilleur moyen de contrôle est d'exiger la déclaration préalable à l'embauche de l'URSSAF, ainsi qu'en fin d'année l'attestation de paiement des charges.

M. ROUSSELET (CSLVA) explique que sa position de syndicat de loueurs automobiles a évolué depuis la dernière commission. Il faut donner aux taxis la capacité de transport pour lutter contre les VTC avec la souplesse sur le doublage, l'horodateur, ainsi que l'application stricte de l'indice pour distribuer des licences. Il faut également leur permettre de pouvoir circuler plus facilement comme les motos. Dans des conditions contrôlées, il est donc favorable au doublage pour la catégorie A.

M. DAHMANE (FO-UNCP) soutient cette mesure qui est bonne également pour les usagers qui auront plus de taxis la nuit.

M. DELOMEL (CSAT) déclare qu'il représente la majorité des artisans et qu'il est contre cette mesure. Faute de moyens, la préfecture est dans l'incapacité de contrôler les carnets de doublage. A ce jour, seulement 12% l'ont été et il ne croit pas que la totalité puisse être contrôlée ainsi que les déclarations URSSAF. Il s'agira d'une régression pour la profession face aux VTC, car il est utopique de penser qu'un véhicule de doublage artisan puisse être nettoyé et que l'artisan sera à la hauteur. Il souligne que les organisations professionnelles qui soutiennent ce projet ont quelques adhérents artisans qui travaillent dans l'illégalité car ils ne déclarent pas leurs salariés. Il ne souhaite pas donner l'image de l'artisan « fraudeur ».

M. ASNOUN (CGT) rejoint M. DANAË sur le fait que c'est une illusion de croire que le doublage permettra de financer plus facilement la licence. Il ne croit pas à cette rentabilité économique et au dogme capitaliste défendu par certains que l'augmentation de l'offre de

taxis permettra d'augmenter la demande. Les chauffeurs se plaignent actuellement des conditions de crise et de la baisse de la clientèle. En augmentant encore l'offre, l'équilibre économique déjà très précaire qui existe actuellement sera rompu.

M. METZ (SCR) est favorable à ce projet sous réserve des contrôles URSSAF annoncés et souhaiterait diminuer encore un peu plus la durée réglementaire exigée pour le doublage en passant à 105 jours. Le doublage n'a pas de vocation financière, car il ne s'agit pas pour un artisan de gagner plus d'argent ni d'augmenter la valeur de la licence, mais d'être un tremplin pour l'emploi et de mieux lutter contre les VTC dans les périodes pleines. L'artisan qui souhaiterait aider son fils pourrait le faire travailler uniquement les mois où il y a du chiffre d'affaires pour deux. Ce serait une variable d'ajustement entre l'offre et la demande de taxis. En outre, un véhicule qui ferait une fois et demi le kilométrage annuel d'un véhicule habituel serait plus facile à entretenir qu'un véhicule qui tournerait à temps plein.

M. DELOMEL (CSAT) s'étonne d'entendre dire que les chauffeurs de taxis gagnent très bien leur vie. Il y a déjà plus de 5000 sociétés de VTC. Il paraît donc difficile de rajouter encore des chauffeurs de taxis en cette période de récession.

Le préfet de police conclut en réaffirmant la volonté de l'administration d'être extrêmement vigilante sur le respect de la réglementation en matière de doublage. Si la préfecture met en oeuvre une réforme, tous les moyens seront mis en place afin de vérifier sa bonne application. Il faut néanmoins avancer prudemment dans cette voie et procéder à une évaluation régulière. Il est donc proposé de rester dans un cadre numérique limité et à la prochaine commission de voir si la contrainte peut être assouplie, sachant que la marge de manoeuvre disponible jusqu'à 1500 doublages est assez faible.

Le préfet de police propose donc d'élargir le doublage à la catégorie A dans la limite actuelle du plafond des doublages en abaissant la durée réglementaire exigée à 180 jours.

Résultat du vote :

Pour : 22

Contre : 12

Abstentions : 7

➤ **La représentativité**

M. THIRION informe la commission qu'un groupe de travail sur la représentativité au sein de la commission des taxis s'est tenu le 29 mai dernier dans le cadre du renouvellement réglementaire de la commission qui interviendra au premier trimestre 2014. Des positions assez diverses ont été exprimées qui ne déboucheront pas sur un consensus. La réflexion va se poursuivre au cours de prochaines réunions du groupe de travail.

Il y a actuellement trois collèges de 18 membres chacun. Des questions en termes de représentation et de nombre ont été posées sur ces collèges et font l'objet de débats. D'autres organisations ou acteurs qui ne sont pas représentés auraient peut-être leur place au sein de la commission. Lors du dernier renouvellement en 2009, davantage d'élus avaient été associés et il y avait eu un reformatage du collège des organisations professionnelles. Les premiers éléments qui se dégagent laissent apparaître que la répartition actuelle des sièges entre artisans, conducteurs non titulaires d'une autorisation de stationnement et les entreprises pourrait donner lieu à un relatif accord entre les organisations professionnelles. C'est sur la

base de cet équilibre que va se faire la réflexion avec d'éventuels ajustements ou modifications.

Le préfet de police souligne que l'administration n'a pas de proposition préparée, mais qu'il est nécessaire de garder une approche matricielle pour conserver les catégories. Il propose de laisser le groupe de travail poursuivre ses travaux en obtenant le consensus le plus large possible. Des élections pourraient connaître le même sort que les précédentes.

M. ASNOUN (CGT) demande l'organisation d'élections où tous les chauffeurs pourraient voter, ce qui n'a jamais existé. La CGT ne s'inscrit pas dans le consensus. Il ne comprend pas en quoi une élection serait un danger.

M. MARQUER répond que le danger ne réside pas dans un processus électoral, mais dans l'identification des chauffeurs de taxis pratiquant réellement le métier pour déterminer le collège. Le fait de détenir une carte ne signifie pas qu'on exerce réellement la profession.

➤ L'aménagement du temps de travail

M. THIRION rappelle que lors de la dernière commission professionnelle le sujet avait été évoqué, puisque certains avaient suggéré la suppression pure et simple de l'horodateur. Le préfet de police a donc souhaité qu'un groupe de travail soit réuni et un certain nombre de propositions se sont dégagées.

Actuellement, le temps de travail est de 11 heures maximum avec deux coupures de 1/2h à 3 h maximum et 6 heures de repos minimum entre deux prises de service qui ne pourront se faire dans le même jour.

La position majoritaire de la profession qui s'est dégagée du groupe de travail est la suivante :

- maintien de l'horodateur ;
- maintien de l'amplitude horaire de 11 heures et d'un minimum de 1/2 heure par coupure ;
- assouplissement de la réglementation et passage de 3 à 5 heures de pause avec trois coupures maximum.

Cet aménagement peut permettre l'ajustement de l'offre de taxis en fonction des horaires et augmentera le nombre de taxis à certaines heures de la journée. Il offre également au chauffeur de rentrer à son domicile aux heures creuses de la journée.

L'article 10 de l'arrêté du 15 janvier 2010 sera modifié comme suit :

« La durée maximale d'utilisation du taxi est fixée à onze heures pour une sortie journalière.

Toutefois, cette durée d'utilisation du taxi peut être interrompue par trois coupures dont la durée totale cumulée ne peut excéder cinq heures. La durée de chaque coupure ne peut être inférieure à une demi-heure. »

Les horodateurs devront être reprogrammés en conséquence.

M. MADEIRA (CFTC) est pour la suppression de l'horodateur, mais la mesure proposée va dans le sens de la suppression avec les différentes pauses possibles et il y est donc favorable.

M. ASNOUN (CGT) pense au nom de la CGT que ce n'est pas une évolution mais une régression, notamment compte tenu des conditions de circulation actuelles. En introduisant autant de flexibilité, l'amplitude horaire va être rallongée et un chauffeur pourra rester 16

heures dans la rue avec trois pauses. Cela dégradera encore les conditions de travail et la qualité de service offerte au public. Il préférerait plutôt un jour de repos obligatoire dans la semaine ou encore 10 heures de travail pour tous, quels que soient les statuts.

M. DELOMEL (CSAT) est défavorable à cette proposition au nom de la CSAT. Les chauffeurs seront obligés de passer 16 heures sur leur lieu de travail et de faire 2 heures de pause. Il faut donner les armes aux chauffeurs pour se battre contre les VTC. Il estime que les artisans taxis ont droit à la liberté du travail, comme tous les artisans, et la CSAT considère également que c'est une régression. Il propose donc la suppression de l'horodateur et est opposé au travail au forfait en LOTI qui permet à l'artisan de contourner la réglementation et de travailler après les 11 heures en étant gainé.

M. GHALFI (CFDT) remarque que la suppression de l'horodateur entrainera non pas 16 heures de travail mais 24 heures. Il souhaite pouvoir aménager son temps de travail en fonction des heures de pointe et se reposer en dehors. Il demande également un jour de repos obligatoire par semaine pour le chauffeur et la qualité du service.

M. DAHMANE (FO-UNCP) ne comprend pas l'attitude contradictoire de la CSAT qui s'oppose à plus de flexibilité, mais propose la suppression de l'horodateur. Il est favorable à cette disposition qui va dans le sens de l'usager et apportera plus de taxis aux heures de pointe.

M. SENBEL (FTI 75) souhaite le maintien de l'horodateur qui permet d'équilibrer l'offre et la demande et de protéger le chauffeur et le consommateur. Il se déclare également favorable à la proposition d'évolution de la réglementation.

Le préfet de police constate globalement un consensus sur la question, mis à part deux opinions divergentes : l'une qui demande une déréglementation totale et l'autre une sur-réglementation. Il pense que cette proposition équilibrée et modérée permet une meilleure présence dans les heures de pointe et dans les heures creuses que le chauffeur prenne du repos.

M. DELOMEL (CSAT) proteste en soulignant qu'il ne demande pas une déréglementation, mais uniquement un ajustement et un alignement sur les autres villes.

Le préfet de police répond qu'on ne peut comparer le taxi parisien aux autres villes et que ce n'est pas un hasard si l'horodateur existe depuis longtemps à Paris.

M. SENBEL (FTI75) constate qu'à Lyon, où l'horodateur a été supprimé depuis quelques années, il est question de le remettre.

M. GHALFI (CFDT) rappelle que la limitation du temps de travail date d'une loi de 13 mars 1937. En province ou banlieue, la situation est différente, mais la suppression de l'horodateur à Paris serait une catastrophe.

M. DELOMEL (CSAT) déclare que les taxis explosent actuellement le temps de travail en travaillant au forfait en LOTI et que cela ne donne pas une bonne réputation au taxi parisien.

Résultat du vote :

Pour : 27

Contre : 10

Abstentions : 4

5/ Bilan de l'expérimentation des véhicules électriques :

M. THIRION déclare que dans le prolongement du dispositif validé lors de la commission de 2011, l'arrêté interpréfectoral de juillet 2001 avait permis à titre expérimental la mise en circulation de véhicules électriques dans le taxi parisien avec deux dérogations : une pour la capacité du coffre et une pour la longueur. A ce jour trois véhicules ont été agréés : Nissan Leaf, Renault Fluence et Zoé. Seuls deux véhicules ont été déployés en relais au sein d'une seule société. Aucun des véhicules ne circule de manière continue. A la suite de ce bilan, il propose de prolonger pour six mois le dispositif expérimental, l'offre étant par ailleurs en train d'évoluer et d'être en phase avec le droit commun des taxis.

Compte tenu de ce bilan, M. DANAE (CSLA) s'interroge sur l'opportunité de permettre une prolongation de l'expérimentation.

M. MARQUER explique que le contexte est évolutif. La question de la longueur des véhicules est moins prégnante du fait du développement de nouveaux modèles. Il ne reste que celle du volume du coffre. L'objectif de la prolongation qui n'est que de six mois, est de laisser le temps aux constructeurs de réfléchir sur les quelques litres qui manquent encore. Il ne faut pas envoyer un message négatif en refusant une prolongation de six mois uniquement sur la capacité du coffre, alors que le groupe de travail avait considéré que cette question n'allait pas à l'encontre de l'image du taxi.

M. DANAE (CSLA) est favorable à la proposition, s'il est précisé qu'elle concernera uniquement le volume du coffre.

En tant qu'utilisateur, M. MACHERAS (FNAUT) est réservé sur cette proposition. Le mode de traction électrique ne doit pas se traduire par une réduction du confort et de la capacité du coffre. Cela va également à l'encontre de la visibilité du taxi qu'il souhaite homogène.

M. THIRION tient à souligner que la portée de la dérogation est mineure et n'est pas visible à l'œil nu : entre 30 et 50 litres.

M. SEEBERGER (CSAT) rappelle que les taxis ont une obligation de charge, quelle que soit la clientèle, d'où la nécessité de place.

M. NEKKAB (APF) remarque que l'évolution de véhicules électriques va aller dans le bon sens comme dans certains pays européens. La problématique des véhicules électriques est qu'ils soient accessibles à tous et pour tous.

Le préfet de police propose de mettre aux voix la prolongation de six mois de l'expérimentation uniquement pour le coffre.

Résultat du vote :

Pour : 39

Contre : 0

Abstentions : 2

6/ Premiers éléments de bilan relatifs aux dispositifs expérimentaux mis en place en 2012 :

➤ **Les licences PMR**

Concernant les licences PMR décidées lors de la commission de novembre 2012, M. THIRION rappelle que la quasi-totalité des 105 licences attribuées est désormais en circulation.

Le temps d'approche a été divisé par deux. La question des taxis permettant la prise en charge des personnes à mobilité réduite continue à se poser et sera abordée lors du débat concernant l'indice économique.

Mme VAREILLES commente deux tableaux chiffrés : 104 licences circulent. La mise en place a été progressive car le délai de livraison des véhicules est de six mois. L'âge moyen des chauffeurs est de 53 ans. La majorité est née entre 1950 et 1960. Sept types de véhicules différents ont été mis en circulation.

M. THIRION indique que des véhicules équipés sont mis en circulation et que des formations spécifiques et de qualité sont réalisées ce qui permet une prise en charge appropriée par rapport à la nature du public. Elles ont été mises en place avec le cahier des charges établi en collaboration avec l'Association des Paralysés de France (APF)

M. DAHMANE (FO-UNCP) demande à l'APF si elle a des retours par rapport à ces nouvelles licences.

M. NEKKAB (APF) observe qu'aucune communication n'a encore été faite au niveau des administrations et de la Ville, afin que les personnes à mobilité réduite soient informées de cette nouvelle possibilité de transport qui s'offre à elles.

M. GHALFI (CFDT) constate que ces véhicules sont visibles, mais ne sont pas en station pour la plupart. L'approche a été divisée par deux uniquement grâce à des centraux radio. En outre, l'accessibilité des stations n'a pas encore été revue. La distribution des licences a été longue à cause des contraintes (formation ad hoc) imposées à ces chauffeurs. Il n'est pas normal qu'ils ne puissent pas prendre de vacances et se faire remplacer pendant cette période par un chauffeur qui a fait la formation.

M. DELOMEL (CSAT) s'interroge, compte tenu de l'âge moyen des chauffeurs, sur leur état physique à 68 ans pour transporter des personnes à mobilité réduite, lorsqu'ils pourront vendre leur licence après 15 ans d'exploitation.

M. MARQUER explique que le dispositif mis en place permet de tenir compte de ces dispositions particulières. Il est important que pendant le temps de la communication et du développement de l'opération, ces chauffeurs soient très motivés par ce service et constituent des exemples. La location exceptionnelle au-delà de trois mois sera soumise à la sous-

commission professionnelle. Les cas particuliers (âge, aléas de santé) seront pris en compte, mais de manière encadrée.

M. BOULIN (CSSCCTP) souligne que la profession travaille avec les professionnels de l'automobile depuis 2001 sur ce sujet pour pouvoir établir des normes. Des constructeurs français ont participé à ce travail pour permettre aujourd'hui l'accès à certains modèles pour un prix raisonnable d'environ 24 000 euros HT. Pour ce prix, l'équipement est satisfaisant tant pour la montée électrique du fauteuil, qu'en termes de sécurité du fauteuil et de l'immobilisation du passager. Son seul regret est qu'il n'y ait pas de toit panoramique qui permette au passager de voir le paysage.

M. ASNOUN (CGT) observe, au vu des tableaux, les conséquences néfastes à son sens de la loi Pasqua qui a rendu les licences cessibles. Cela permet que ces chauffeurs d'un certain âge acceptent une licence malgré les contraintes. Dans le cas de licences incessibles, la moyenne d'âge serait plus basse et la durée d'attente moins longue. Certaines personnes touchant aujourd'hui une licence ne sont même plus chauffeurs.

M. NEKKAB (APF) souhaiterait voir les sept modèles de véhicules aménagés et regrette les problèmes d'accessibilité aux stations et de la course d'approche. Il serait intéressant d'avoir des bornes interactives dans les banlieues, certains n'ayant pas de smartphone pour réserver.

Le préfet de police constate que des avancées ont été faites sur ce sujet, mais qu'il est important de poursuivre les efforts.

➤ **Les licences insertion**

M. THIRION rappelle que le dispositif spécifique des licences insertion a été voté à la commission des taxis de septembre 2011 par 26 voix contre 6. Cela a donné lieu à un travail en profondeur pour avancer sur un dispositif expérimental innovant : d'une part, la validation du dispositif, la mise au point du cahier des charges fin 2011, son lancement en mars 2012 et d'autre part, l'étude des projets, 110 dossiers ayant été reçus. Les dossiers ne répondant pas au cahier des charges ont été écartés, puis après trois séances de sélection, dix dossiers ont été retenus comme étant éligibles.

La question est de savoir si ces derniers sont validés et combien de licences peuvent être attribuées aux différents projets.

Il faut veiller à ce que le dispositif soit juridiquement solide et sans lever l'anonymat un travail a été fait d'adaptation de l'arrêté préfectoral (article 4 bis) en créant une seconde liste d'attente, afin de permettre aux personnes morales d'obtenir une licence gratuite dans le cadre juridique de ce dispositif d'insertion. Actuellement, les licences gratuites ne peuvent être délivrées que sur une liste concernant les conducteurs.

Le chef du service du contentieux, M. LAMBLIN a veillé au travail de sécurisation juridique pour que le dispositif soit bien solide.

Il est proposé aux membres de commission de valider l'adaptation de l'article 4 bis. Le travail de sécurisation juridique sera ensuite poursuivi, afin d'aboutir à la logique d'insertion prévue par l'appel d'offre telle qu'elle a été validée par cette commission.

Le préfet de police estime qu'il est important, après les modifications de l'arrêté préfectoral permettant la mise en place de ce projet, d'arriver sur ce sujet à un consensus, pour que la profession puisse participer à la politique publique d'insertion professionnelle des jeunes.

M. ASNOUN déclare que pour la CGT les licences insertion vont aboutir à la création de licences hybrides. Le souci d'insertion des jeunes dans le taxi doit passer par l'amélioration des conditions de travail, la renégociation de la convention collective et pour le locataire, par l'instauration de jours de repos et de contrat à durée indéterminée avec un encadrement du prix. Ces licences ne répondent donc, selon lui, pas à la problématique de l'insertion des jeunes dans le taxi.

M. DANAE (CSLA) fait remarquer que son organisation professionnelle n'a pas adhéré à ce projet en déconseillant à ses adhérents de participer au projet et en attirant l'attention sur les dangers et les obstacles à la mise en place de ces licences. Le dispositif n'est pas encore finalisé et le contrat de location n'est pas encore aménagé pour être sécurisé ainsi que cela avait été prévu. Dès qu'il apparaîtra un lien de subordination, il y aura un risque de requalification par le juge.

Ce projet ambitieux et généreux se heurte à tant d'obstacles qu'il lui paraît prématuré de voter pour un texte permettant sa mise en œuvre en l'état actuel.

M. DANAE votera donc défavorablement tant que ce projet n'aura pas abouti.

Les entreprises pratiquent déjà le tutorat et l'épargne, est déjà possible au prix d'un travail supplémentaire du chauffeur.

Il n'oublie pas par ailleurs l'engagement 20 du protocole d'accord de 2008 qui n'a pas encore été mis en place et qui permettait la distribution de licences aux sociétés. Il annonce qu'il demandera lors de la prochaine commission de soumettre au vote cette proposition qui ouvrira des postes de travail et le tutorat pour les nouveaux conducteurs.

M. GHALFI (CFDT) rappelle qu'il s'est abstenu le jour du vote par crainte que ces licences soient cessibles. Compte tenu des garanties juridiques fournies par l'administration, il votera cette fois en faveur de ce projet.

Il souhaite rassurer M. ASNOUN en précisant que la CFDT n'a pas déposé de dossier.

M. LAMBLIN relève que l'engagement 20 du protocole n'a pas de valeur juridique, mais l'article proposé laisse une ouverture puisqu'il est précisé que les licences pourront bénéficier aux personnes morales sous certaines conditions précisées dans un arrêté ultérieur.

Il ajoute que la liste sera établie par le bureau des taxis selon des critères clairement définis, en liaisons avec les recommandations du service juridique.

Le préfet de police propose de voter sur la modification de l'arrêté préfectoral ouvrant une liste d'attente pour les personnes morales.

Résultat du vote :

Pour : 32

Contre : 3

Abstentions : 1

7/ L'index économique 2012 :

M. THIRION rappelle qu'un indice économique a été mis en place en 2002 sur Paris, puis ajusté en 2008. Il s'agit d'un indice pondéré de la manière suivante :

- le nombre de passagers aux aéroports, pondéré à hauteur de 20 % ;

- le nombre de passagers dans les gares SNCF, pondéré à hauteur de 20 % ;
- le nombre de nuitées d'hôtel à Paris et dans les trois départements de la petite couronne (92, 93, 94), pondéré à hauteur de 20% ;
- le PIB annuel de la région Ile-de-France en volume, pondéré à hauteur de 40%.

Cet indice permet d'avoir une lisibilité sur plusieurs années et de voir les différentes évolutions et de déterminer le nombre de licences à créer. Lors de la précédente commission, il avait été décidé sous forme d'acompte de créer 220 licences en l'absence de tous les paramètres. A ce jour, le PIB régional a évolué de 1,79%. Pour ce qui concerne les hôtels, la progression est de 3,1%, les gares 2,08% et les aéroports 5,81%. Tous ces paramètres rapportés en tenant compte des coefficients donnent une progression globale de 2,91%, permettant donc de créer 499 licences. Déduction faite de l'acompte, il reste 279 licences.

A la lumière de la situation économique de 2013, l'administration propose d'effectuer un lissage dans la distribution et de conserver 100 licences pour 2014, de poursuivre sur la même voie le principe des licences PMR avec 79 licences, puis de distribuer le reliquat de 100 licences sur la liste d'attente.

M. ASNOUN (CGT) conteste le principe de l'indice économique qui ne prend pas en compte l'activité et le chiffre d'affaires des chauffeurs. Dans un contexte de crise économique depuis 2008, il ne comprend pas et a l'impression d'une décorrélation entre l'index et la réalité du terrain, les gares et les hôtels n'étant pas significatifs. Les fédérations de VTC demandent elles aussi un numerus clausus car ces derniers n'ont pas d'équilibre économique. Les autres villes de province comme Marseille et Bordeaux maintiennent leur nombre de licences. Il demande de revoir cet index et dans un contexte économique très difficile de surseoir à cette délivrance.

M. TESTUD remercie M. THIRION de son invitation et souligne que l'activité des taxis n'a pas évolué dans leurs communes, alors que le nombre d'habitants a augmenté. Il souhaiterait des Etats généraux du taxi à l'aube du Grand Paris afin de revoir l'activité du taxi.

M. DELOMEL (CSAT) se demande combien de licences vont être attribuées au total entre les nouvelles licences et les doublages. Les artisans ont de plus en plus de mal à gagner leur vie ; mille d'entre eux ont acheté leur licence à 230 000 euros l'année dernière et ils sont sur le fil du rasoir.

M. DAHMANE (FO-UNCP) se réjouit comme à chaque fois que des licences gratuites sont distribuées au bénéfice des chauffeurs locataires et salariés qui sont inscrits sur la liste d'attente ce qui leur permet de sortir de la précarité. Plus d'offre de taxis dans Paris entraîne plus de facilités de trouver des taxis pour les usagers.

M. DELOMEL rappelle que la CSAT a voté contre la création de 220 licences taxis l'année dernière. Dans le même temps, 1000 entreprises VTC ont émergé.

M. MACHERAS (FNAUT) remarque qu'il ne faut pas maintenir frileusement un numerus clausus, les usagers demandant des taxis disponibles pour se passer de leur automobile. Il faut encourager le taxi afin de réduire le nombre de voitures dans Paris et pour cela envisager des mesures : augmenter considérablement la priorité sur la voirie aux taxis, multiplier les couloirs réservés, détaxer leur essence, les subventionner...etc. Les pouvoirs publics doivent agir pour que les taxis puissent gagner leur vie.

M. GHALFI (CFDT) trouve que c'est une bonne chose de distribuer des licences aux chauffeurs. Cela crée des emplois pour les nouveaux chauffeurs qui n'en trouvent pas. Si l'on ne crée pas de licences, il faut arrêter les examens. Si on bloque le nombre de licences, le nombre de VTC va exploser.

M. SENBEL (FTI75) est favorable à la création de nouvelles licences, car c'est un moyen utile de limiter le développement des VTC. C'est un moyen de s'assurer une offre de taxis satisfaisante avec les garanties formées par les textes qui protègent les consommateurs (commission de discipline en cas de manquement), ce qui n'est pas le cas pour les VTC. Il s'interroge néanmoins sur la contrepartie à ces licences gratuites qui pourrait prendre la forme d'une contrainte horaire pour faire face à la demande du vendredi et samedi soir.

M. ASNOUN (CGT) trouve injuste que certains reçoivent les licences gratuites, alors qu'ils ne sont plus dans la profession depuis longtemps.

M. MADEIRA (CFTC) rejoint M. ASNOUN sur ce point.

M. BELOUCIF (INDECOSA-CGT) déclare que les licences insertion et doublage devraient bénéficier directement à ceux qui sont sur la liste d'attente.

Le préfet de police constate qu'il est nécessaire de procéder à une évaluation du dispositif de l'indice après plusieurs années d'application. Un groupe de travail va être mis en place afin de réfléchir à son évolution pour l'année prochaine. Il faut également revoir avec le ministère de l'intérieur le fait que ceux qui n'exercent plus l'activité puissent bénéficier de licences gratuites.

Le préfet de police demande à la commission de se prononcer sur les trois propositions suivantes :

- ✓ L'attribution de 100 licences sur la liste d'attente

Résultat du vote :

Pour : 26
Contre : 10
Abstentions : 4

- ✓ L'attribution de 79 licences PMR

Résultat du vote :

Pour : 35
Contre : 2
Abstentions : 3

- ✓ L'attribution du reliquat de 100 licences classiques à reporter en 2014

Résultat du vote :

Pour : 25
Contre : 11
Abstentions : 4

8/ Questions diverses :

Sur les couloirs bus pour la Seine-Saint-Denis, M. SECK explique que le dossier avance et que la préfecture travaille pour harmoniser une position officielle. Actuellement, le STIF et la RATP sont réservés, tandis que les communes et le Conseil Général sont favorables.

M. THIRION rappelle que dans les Hauts de Seine, l'arrêté a été pris et le dispositif fonctionne alors que, dans le Val de Marne, reste la question du TVM qui est en site propre et pose des problèmes techniques.

M. NEKKAB (APF) déclare qu'il y a de plus en plus de fausses cartes de stationnement pour les personnes handicapées et que certains utilisent aussi les emplacements en parking.

M. DAHMANE (FO-UNCP) observe qu'à Roissy beaucoup de bouchons se créent à l'entrée de l'aéroport depuis les travaux et notamment devant les terminaux 2E et F. Il y a une surtaxe au compteur pour les clients et les chauffeurs doivent payer le parking car ils dépassent les dix minutes.

Mme DURANDAL-MANGE (ADP) explique que des travaux d'aménagement sur les linéaires des terminaux E et F sont effectués et ne seront finalisés que début septembre. Il faut attendre cette date pour voir les améliorations attendues. La dépose minute devant le terminal 2E est payante au-delà de 10 minutes afin d'éviter de longs stationnements, mais il pourra être prévu des aménagements pour les taxis.

M. MADEIRA demande pourquoi la TVA peut être récupérée sur le gasoil, alors qu'elle ne peut pas l'être sur les véhicules hybrides et essence.

M. THIRION répond que des recherches vont être faites pour répondre à cette question.

M. SEEBERGER (CSAT) souhaite savoir où en est le rétablissement de la voie réservée sur l'autoroute A1 qui permet aux taxis de revenir rapidement à Paris. Actuellement le trajet est de 1h30.

M. THIRION déclare que c'est un sujet sur lequel l'administration réfléchit, auquel des réponses techniques précises viennent d'être apportées. Davantage d'informations pourront être données dans les semaines à venir avec des éléments de calendrier relativement précis. Il est prévu un dispositif d'insertion dynamique d'entrée sur le périphérique qui peut être actionné dans le temps en fonction de la nature du trafic et du besoin.

Il clôture la réunion à 13h30 en remerciant les participants pour la qualité des échanges et la capacité à aller au fond des choses.