LES PROPOSITIONS DU RAPPORT THEVENOUD

La profession de taxi est essentielle à la modernisation de l'offre de transport

Le taxi doit pouvoir profiter pleinement des nouvelles technologies pour investir le marché de la maraude électronique, augmenter son activité et valoriser sa licence.

Proposition n° 1 : La maraude électronique, 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.).*

Le taxi doit devenir une vitrine de la ville.

Proposition n° 2 : Des taxis écologiques et français. *Encourager les taxis 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.*

Des aménagements sont indispensables pour que le taxi puisse s'inscrire dans la ville intelligente.

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.*

Les tarifs et moyens de paiement doivent être modernisés pour attirer et fidéliser le consommateur.

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.*

Les chauffeurs de taxi doivent pouvoir vivre dignement de leur travail et exercer leur activité dans des conditions favorable.

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 nouvelles 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.*

De nouvelles règles du jeu mieux contrôlées sont indispensables sur le marché de la réservation préalable.

Une meilleure connaissance de l'offre de transport particulier de personnes en France est indispensable.

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.*

Des mesures portant sur les opérateurs mettent en relation clients et chauffeurs, les entreprises de VTC, les chauffeurs et les véhicules sont nécessaires

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

La tarification des VTC doit être bien distinguée de celle des taxis et la maraude électronique réservée aux taxis.

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 prévues par la loi.*

Des contrôles plus aisés, plus fréquents et mieux articulés sont nécessaires.

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.*

Les entreprises de l'ancienne « grande remise » proposent un service de qualité, indispensable à l'attractivité de la France et qui doit être valorisé.

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.*

Une réforme administrative est indispensable pour clarifier la gouvernance du transport léger de personnes.

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.*

La suspension des immatriculations devrait être maintenue le temps que les mesures les plus urgentes soient prises.

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.*

Les taxis jouent un rôle essentiel et croissant en matière de transport de malades assis.

Le contrôle de l'offre par les administrations en charge de la santé est indispensable à la maîtrise des dépenses.

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.*

Les taxis doivent être étroitement associés au pilotage du transport de malade assis, aux niveaux national et local.

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 pris 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.*

La lutte contre la fraude doit être amplifiée.

Proposition n° 30 : Mieux lutter contre la fraude : *Accélérer le déploiement effectif de la géolocalisation pour faciliter et amplifier la lutte contre la fraude.*