



CST



VTC : Une loi aux effets incontrôlables et incontrôlés

→ L'industrie du taxi en danger 60 000 emplois menacés

Informations générales sur le document

Libellé	VTC : Une loi aux effets incontrôlables et incontrôlés		
Destinataire	Monsieur le Député THEVENOUD		
Auteurs	CFDT/CGT/CST/FO/FT175/STM/SDCTP	Référence du document	INT03/2014
Version	1.0	Date de modification	12/03/2014
Etat	<input type="checkbox"/> A valider <input checked="" type="checkbox"/> Validé	Diffusion	<input type="checkbox"/> Interne <input checked="" type="checkbox"/> Contrôlée <input type="checkbox"/> Libre

La réalité de la situation des VTC et les réformes indispensables (Mars 2014)

Table des matières

Une loi aux effets incontrôlables et incontrôlés.....	4
1. Le VTC sur le terrain ou l'exercice illégal de la profession de chauffeur de taxi	5
a. Stationnement sur la voie publique en attente de clientèle.....	5
b. Les VTC peuvent charger des clients sans réservations : à quoi servent les taxis ?.....	5
c. Les VTC stationnent dans les stations de taxis.....	5
d. Les VTC empruntent les couloirs de bus	5
e. Usage de taximètre	6
2. Les promesses non tenues des VTC	7
a. Ministère du tourisme et Atout France ou l'échec de la transparence et de la rigueur.....	7
b. Des VTC de qualité sans examens ?	7
c. Le détournement de la notion de « réservation »	7
d. Les VTC se distingueraient du taxi par des voitures haut de gamme : c'est faux !.....	7
e. Le mythe de la maraude.....	7
f. Leur « succès »(?) justifierait leur existence.....	8
g. Les VTC ne créent pas d'emplois.....	8
h. Le racolage : la démonstration de la non viabilité de leur modèle économique.....	8
i. Les comparaisons internationales : sans fondements et fantaisistes.....	9
3. Les propositions indispensables pour assainir le secteur	10
a. Un examen certifiant et un métier exclusif.....	10
b. Mise en place d'un véritable organisme d'inscription, de régulation et de contrôle	10
c. De véritables distinctions haut de gamme : véhicules et tarifs	10
d. Redonner du sens à la notion de réservation	10
4. Annexes.....	11
a. Annexe 1 : VTC en stationnements sur la voie publique.....	11
b. Annexe 2 : Les VTC ne respectent l'article L231-3 du code du tourisme.....	13
c. Annexe 3 : Les VTC enfreignent la loi en proposant une tarification horokilométrique.	14
d. Annexe 4 : Députés et sénateurs dénoncent l'aberration du système Atout France.....	15
e. Annexe 5 : La société UBER déclare ne pas proposer « de résa à l'avance ».....	16
f. Annexe 6 : VTC = emplois précaires	17
g. Annexe 7 : Extrait du Cahier de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme.....	18

Une loi aux effets incontrôlables et incontrôlés

Le taxi, mode de transport de personnes universel et intemporel, véritable service au public, porteur d'une fonction sociale irremplaçable, est aujourd'hui mis en danger. Nous constatons en effet chaque jour que de nouveaux modes de transport font du « taxi » sans subir les contraintes indispensables qui font la qualité de notre service et qui répondent à des impératifs de sécurité.

Bien entendu, il ne s'agit pas de dire que le taxi en France est irréprochable. Les organisations professionnelles de chauffeurs de taxis qui se sont réunies ces derniers mois afin de dénoncer l'injustice de la situation actuelle, sont les premières à réclamer depuis des années la mise en place d'une véritable concertation. Cela, afin d'améliorer notre qualité de service au public et les conditions de travail des chauffeurs, les deux points étant naturellement liés.

Malheureusement, les dernières réformes le démontrent, dans le secteur du taxi tout est fait dans l'urgence et surtout, sans prendre en compte ni les avis des chauffeurs, ni les répercussions sur leurs conditions de travail. Les organisations professionnelles déplorent également l'absence de véritables études, rigoureuses et scientifiques sur le taxi. Nous sommes en effet fatigués d'entendre à longueur de journée les uns et les autres émettre leur avis personnel sur notre profession. Beaucoup de « spécialistes » s'autorisent en effet à émettre régulièrement des avis sur notre profession sans que leurs arguments ne soient étayés, car nous le regrettons mais aucun travail sérieux n'existe aujourd'hui sur le taxi. Trop d'éléments sont en effet avancés comme des vérités incontestables alors qu'aucune étude digne de ce nom ne vient les appuyer. Or, il ne suffit pas de répéter ces éléments comme des incantations pour qu'ils deviennent des vérités. L'avis n°13-A-23 du 16 décembre 2013 de l'autorité de la concurrence atteint dans ce domaine des sommets, mais nous y reviendrons.

Ce document dressera dans un premier temps un constat de la situation actuelle où de nouveaux acteurs (VTC, motos, shuttles, vélos, tuk-tuk,...) envahissent sans scrupule le domaine public, sans se soucier de la loi, afin d'exercer illégalement notre métier de taxi. Les taxis, respectueux des contraintes qui leurs sont imposées afin d'apporter un véritable service au public alliant qualité et sécurité, se retrouvent engagés dans un combat inégal qui met en danger des milliers d'emplois.

Nous démontrerons ensuite que ces nouveaux acteurs trompent l'opinion publique, le législateur et les usagers en affirmant ne pas être sur le même « marché » que les taxis.

Enfin, nous présenterons les mesures indispensables à l'assainissement du secteur que devra prendre l'Etat. Car c'est de la responsabilité de l'Etat de mettre fin à cette situation anarchique, qu'il a lui-même créé, sans se soucier des conséquences désastreuses qu'il a engendré en 2009. Si l'Etat ne tient pas compte de nos propositions, il portera alors la responsabilité des drames qui surviendront inévitablement de cette situation où le profit de quelques uns l'emporte sur l'intérêt général.

1. Le VTC sur le terrain ou l'exercice illégal de la profession de chauffeur de taxi

a. Stationnement sur la voie publique en attente de clientèle

Nous constatons chaque jour sur le terrain (à Paris mais aussi à Lyon ou à Marseille par exemple) que la plus grande partie de ces VTC font en réalité du taxi, c'est-à-dire qu'ils circulent et stationnent sur la voie publique en attente de la clientèle (sans réservation préalable). C'est en contradiction totale avec l'article L231-3 du Code du Tourisme :

« Les voitures de tourisme avec chauffeur ne peuvent ni stationner sur la voie publique si elles n'ont pas fait l'objet d'une location préalable... ».

C'est donc l'essence même des taxis qui est remise en cause et c'est en cela que les VTC sont inacceptables. Des captures d'écrans des applications VTC démontrent indiscutablement la présence de VTC géolocalisés en attente de clientèle sur la voie publique, ce qui est contraire à la loi. Pourtant, ces pratiques facilement vérifiables (cf. annexe 1) semblent se faire en toute impunité. La géolocalisation de ces voitures est elle même un non sens car, encore une fois, ces VTC n'ont pas à être sur la voie publique en attente de clientèle.

b. Les VTC peuvent charger des clients sans réservations : à quoi servent les taxis ?

Dans le même esprit, nos organisations dénoncent l'article R231-1-1 du code du tourisme qui crée des dérogations à l'interdiction de stationner pour les VTC (salons et hôtels), en tout cas, dans les conditions actuelles d'exploitation des VTC. Cette légalisation de la charge directe sur la voie publique pour les VTC ne peut engendrer que de la confusion pour les usagers mais aussi pour les pouvoirs publics qui sont déjà dans l'incapacité de contrôler les dérives actuelles. Il est donc fondamental que ces modes de transports ne fonctionnent que sur réservation. Aller à l'encontre de ce principe serait leur reconnaître les mêmes droits que les taxis sans leur imposer les mêmes devoirs.

c. Les VTC stationnent dans les stations de taxis

Il n'est d'ailleurs pas rare que ces VTC stationnent directement dans des stations de taxis, visiblement, sans craindre de verbalisations. C'est un usage non seulement regrettable mais évidemment illégal et maintes fois dénoncé par les organisations professionnelles. Force est de constater que ces véhicules semblent bénéficier d'une certaine impunité. Nous mêmes, en tant que taxis, nous devons nous conformer à l'article 24 de l'arrêté n°01-16385 du 31 juillet 2001 stipulant que chaque taxi en service doit « placer son véhicules sur les stations ». Si un chauffeur de taxi ne respecte pas cette obligation de se positionner en station de taxis il encourt un passage devant la commission de discipline et une interdiction de travailler d'une quinzaine de jours ! Nous ne comprenons pas cette différence de traitement qui ne fait qu'exacerber les tensions et renforce le sentiment d'injustice ressenti par les taxis qui constatent chaque jours les pratiques illégales des VTC (cf. annexe 2).

d. Les VTC empruntent les couloirs de bus

Les chauffeurs de taxis sont également confrontés à la pollution des couloirs de bus par des VTC peu soucieux, encore une fois, du respect des lois. Ces VTC qui usent et abusent des couloirs de bus (qui leurs sont interdits faut-il le rappeler) sont non seulement une entrave à notre circulation et à celle des bus mais c'est également la démonstration que ces VTC se considèrent bien comme des taxis mais aussi au dessus de la législation française. D'ailleurs nous constatons souvent que les VTC sont immatriculés dans d'autres état (Allemagne, Belgique, Lituanie,...) : n'est-ce pas là un moyen d'accumuler les infractions routières sans en supporter ni la charge financière, ni les pertes de points sur leurs permis ? Si c'est le cas, cela serait encore un affront de plus à la législation nationale.

e. Usage de taximètre

Toujours dans leur souci de nous copier pour s'accaparer les usagers du taxi, il est avéré aujourd'hui que des sociétés de VTC (éditrices d'applications) enfreignent consciemment les articles L 231-1 et R231-4 du Code du Tourisme qui énoncent pourtant des principes clairs :

- « ...des conditions fixées à l'avance... » (L231-1 du Code du Tourisme) ;
- « ...le prix total de la prestation ayant motivé la commande qui doit être communiqué au client au moment de la réservation préalable. » (R231-4).

Les VTC, en véritable contrefaçon de taxi utilisent en effet un taximètre et leurs clients ne connaîtront le prix de la course qu'à la fin de celle-ci, ce qui est contraire à leur législation. Cela est visible tant dans les captures d'écran de ces applications VTC que dans leurs communications (cf. annexe 3). Ainsi, nous constatons clairement que l'application Chauffeur-privé propose à ses clients une option « course libre » qui calculera le prix « à la minute, avec un supplément éventuel en fonction de la vitesse », ce qui est en totale contradiction avec la loi. Les applications Uber ou Snapcar permettent également cette tarification horokilométrique.

Il apparait donc clairement que ces sociétés veulent faire du taxi sans en subir les contraintes, qu'elles soient législatives, financières, administratives, sociales, etc. L'Etat ne peut pas accepter ces contrefaçons de taxi et il doit d'urgence légiférer pour recadrer ces sociétés, voire les interdire. Car si nous avons conscience, comme nous l'a rappelé Monsieur NAMIAS à Matignon le 10 février dernier, que la loi à l'origine des VTC est un héritage du gouvernement précédent (loi 2009-88 du 22 juillet 2009), alors, au vu de ce constat affligeant, il conviendrait que le gouvernement actuel refuse ce piètre héritage. D'autant plus quand cet héritage ne tient pas ses promesses.

2. Les promesses non tenues des VTC

a. **Ministère du tourisme et Atout France ou l'échec de la transparence et de la rigueur**

Aujourd'hui, le Ministère du tourisme est bien incapable de savoir à combien de véhicules correspondent les immatriculations de VTC sur le site internet « atout France ». De même, il est incapable de nous dire où ces véhicules travaillent. On peut alors se poser la question de l'efficacité de ce système dominé par l'opacité. A quoi sert réellement Atout France ? Ces dysfonctionnements ont d'ailleurs déjà été dénoncés par le législateur même (cf. annexe 4) mais sans traduction concrète dans les faits ce qui est regrettable.

b. **Des VTC de qualité sans examens ?**

Comment le VTC peut aujourd'hui prétendre se positionner comme un service haut de gamme alors que les chauffeurs de VTC ne passent même pas d'examen ? C'est une aberration et une contradiction de plus, surtout quand on sait que les chauffeurs de taxis, eux, doivent assimiler un programme complet durant plusieurs mois d'études, sanctionner par un examen de quatre épreuves (correspondant aux quatre unités de valeurs de la réglementation). En effet, seul un examen est à même de certifier une compétence et il est présomptueux de dénigrer les taxis qui eux, au moins, passent un véritable examen. La compétence ne s'acquiert ni avec le port obligatoire de la cravate ni par des campagnes publicitaires d'autosatisfaction mais par une formation complète et un examen. Cela semble un minimum pour les prestataires d'un service qui se revendique « haut de gamme ».

c. **Le détournement de la notion de « réservation »**

Il apparaît aujourd'hui que la notion de « réservation préalable » est détournée, non seulement de son sens, mais aussi de l'esprit de la loi. La notion de réservation induit une durée entre la commande d'un service et sa consommation ou sa mise à disposition. Vous réservez par exemple une chambre d'hôtel plusieurs jours à l'avance ou un restaurant quelques heures à l'avance. Par contre, commander un VTC en 5 minutes c'est clairement contourner l'esprit de la loi et cela s'apparente clairement aux usages et aux pratiques courantes du taxi. Une commande n'est pas une réservation et d'ailleurs certaines de ces sociétés déclarent ouvertement ne pas accepter de « réservation à l'avance » (cf. annexe 5 : tweet @uber_paris) !

d. **Les VTC se distingueraient du taxi par des voitures haut de gamme : c'est faux !**

Le lobby des sociétés de VTC, soutenu par l'autorité de la concurrence dans son avis n°13-A-23, prétend que leurs véhicules se distingueraient de nos véhicules taxis notamment car l'arrêté du 23 décembre 2009 relatif au transport par VTC serait plus contraignant pour les VTC. Qu'en est-il réellement ?

Nous avons réalisé une étude des véhicules taxi sur un échantillon aléatoire de 100 taxis le 6 mars 2014. Il s'avère que 100 % de ces véhicules taxi respectent le critère de largeur minimale de l'arrêté du 23 décembre 2009 (soit 1,70m) et 88%, celui de la longueur (4,50m). Il faut noter que dans les 12% de véhicules inférieurs au 4,50 mètres, la moitié sont des véhicules hybrides peu polluants (Toyota Prius). Quant à l'âge des véhicules, les taxis sont bien au dessus des obligations imposées aux VTC puisque 53% ont moins de 2 ans et 74% ont moins de 3 ans. Il est donc évident que les critères imposés aux VTC ne permettent pas de les différencier des taxis. Ces critères de véhicules sont donc largement insuffisants.

e. **Le mythe de la maraude**

Les VTC, toujours soutenus par l'autorité de la concurrence soutient que les taxis travaillent en « maraude » et que le marché de la réservation est libre. Sans revenir sur le fait qu'une réservation

se distingue d'un appel immédiat, ce que feignent d'ignorer les VTC, cette affirmation dénote une méconnaissance profonde de notre activité. C'est de la mauvaise foi d'affirmer que le taxi de Limoges ou de Cergy Pontoise trouve ses clients en circulant en permanence dans sa ville. En effet, depuis l'avènement du téléphone dès la seconde moitié du XXIème siècle, la plupart des taxis de France sont commandés par téléphone. Soit pour une course immédiate (ce que font abusivement aujourd'hui les VTC) soit pour une véritable réservation dans les heures ou les jours qui suivent. Le marché de la maraude est en effet très restreint et c'est nié la réalité que de prétendre le contraire. Le téléphone (et ses développements) a depuis 60 ans révolutionné le mode de fonctionnement de notre profession, le législateur doit en tenir compte car les chauffeurs de taxis sont dépendants de ces pratiques.

f. Leur « succès » (?) justifierait leur existence...

La notion de succès est relative car les éléments précédents le démontrent, ces VTC ne créent pas une nouvelle offre mais elles s'accaparent notre clientèle taxi, car, encore une fois, elles viennent sur le même créneau que nous. Donc oui, elles connaissent un certain succès dans le détournement d'une partie de notre clientèle sensible aux applications intuitives, à une présentation standardisée des chauffeurs et surtout à l'attrait de la nouveauté, mais en aucun cas les VTC ont participé à la satisfaction d'une nouvelle demande. Il suffit pour cela d'observer la plus grande partie de la journée les stations de taxis pour constater que l'offre dépasse largement la demande. Et force est de constater que cette abondance d'offre ne génère pas la demande contrairement à ce que certains prétendent.

g. Les VTC ne créent pas d'emplois

Dans un contexte économique difficile, ces sociétés de VTC ont profité d'un marché du travail tendu pour exploiter une main d'œuvre disponible en nombre et donc corvéable et malléable à merci. Attention, il faut préciser que ces sociétés, majoritairement, ne créent pas d'emploi, elles n'embauchent pas de salariés (sans doute trop coûteux) mais elle « collabore » avec des « chauffeurs indépendants » comme aime à le rappeler par exemple la société de VTC VOXTUR, alias Lecab, dans ses petites annonces de « recrutement » (cf. annexe 6).

De plus, les conditions de travail des chauffeurs ne semblent pas être leurs priorités (c'est là un point commun avec les patrons loueurs du taxi) puisque les chauffeurs VTC sont encouragés à multiplier les courses (et donc les heures de conduites) grâce à différents systèmes de primes. Enfin, la seule société récente de VTC qui a voulu utiliser des salariés est aujourd'hui en liquidation judiciaire, ce qui relativise le « succès » de ces « start-up ».

h. Le racolage : la démonstration de la non viabilité de leur modèle économique

Ces sociétés éditrices d'applications VTC se repose donc sur une main d'œuvre très flexible qui accumule les heures de conduites, voire sur une participation très faible aux cotisations sociales et fiscales de ce pays (« l'optimisation fiscale »). Cette politique du profit maximal leur permettent de mener une politique tarifaire agressive. C'est là une autre contradiction des VTC que de prétendre faire du haut de gamme tout en voulant, pour certains, concurrencer les taxis sur leur tarif public donc pondéré. Il y a là une véritable dérive tarifaire qui n'est souvent possible que grâce à cette exploitation éhontée des chauffeurs et grâce à « l'optimisation fiscale » dont certaines sociétés de VTC se sont faits les fers de lance. La conséquence directe de cette politique tarifaire est le développement des pratiques illégales de la part des chauffeurs VTC qui ne s'en sortent pas en respectant les règles. Il faut donc mettre fin à la source de ce problème (racolage, prise en charge illégale de clientèle sur la voie publique,...) puisque les autorités ne peuvent pas être derrière chaque chauffeurs VTC.

i. Les comparaisons internationales : sans fondements et fantaisistes

Pour justifier l'existence des VTC certains sont prêts à tout même à comparer l'incomparable. Nous nous souvenons par exemple de la comparaison ridicule de M. ATTALI qui dans son rapport pour « libérer la croissance » de 2007 comparait Paris avec l'Irlande ! Il est en effet très difficile de comparer des agglomérations que tout oppose (densité de population, urbanisme, structure des transports publics,...).

Le Préfet CHASSIGNEUX dans son rapport sur le taxi de 2008 le soulignait déjà : « la grande qualité du réseau de transports publics franciliens comme la différence des conditions de circulation rendent non significative la comparaison de Paris avec New York ou Londres. »

C'est d'ailleurs ce que nous rappelle l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (IAU) dans le cadre d'une confrontation entre Madrid, Londres et Paris (cahier n°150 du 2 juillet 2009), puisque l'IAU constate que ce sont « des contextes difficilement comparables » (cf. annexe 7). Gardons nous donc de tirer d'expériences personnelles à l'étranger des conclusions trop hâtives et surtout sans aucun fondement scientifique qu'exige pourtant la gravité de la situation.

Des pratiques répréhensibles et des promesses non tenues, tel est le triste bilan des VTC. Les éditeurs d'applications VTC, animés par le seul profit, portent une grande part de responsabilité dans ces dérives qui rendent nécessaire une modification profonde des textes qui régissent le transport de personne, à la fois pour la défense des intérêts des usagers mais aussi pour la sauvegarde des milliers d'emplois de l'industrie du taxi.

3. Les propositions indispensables pour assainir le secteur

a. Un examen certifiant et un métier exclusif

Il est indispensable que les chauffeurs de VTC soient soumis à un examen avec des exigences supérieures à l'examen de taxi puisqu'il est censé élever le niveau du transport de personnes. Il semble par exemple élémentaire que la maîtrise de l'anglais et d'une deuxième langue étrangère fassent parties des épreuves de bases.

De plus, afin d'atteindre un niveau de professionnalisme satisfaisant il est indispensable que l'activité de chauffeur de VTC soit une activité exclusive et à plein temps. Cette activité, au vu de son exigence, ne peut pas se satisfaire de l'amateurisme de ces chauffeurs.

b. Mise en place d'un véritable organisme d'inscription, de régulation et de contrôle

Atout France ayant démontré ses limites il faut redéfinir les règles de cet organe. Il convient donc tout d'abord dans un souci de transparence qu'à chaque immatriculation corresponde un véhicule. Dans un souci de sécurité un registre électronique (relié à un serveur accessible aux forces de police en permanence) devra être tenu quotidiennement indiquant quel chauffeur exploite quelle voiture. De même et toujours dans cet esprit de transparence chaque inscription devra se faire dans le cadre d'une zone géographique précise. Enfin Atout France devra réguler les inscriptions en fonction des réels besoins du secteur et de la conjoncture économique.

c. De véritables distinctions haut de gamme : véhicules et tarifs

Afin de distinguer réellement les VTC des taxis, ce qui n'est pas du tout le cas aujourd'hui, il faut remonter les exigences de véhicules avec une longueur minimale de 5 mètres. Cette différenciation des services passe aussi par l'instauration d'une course minimum de 90€ évolutive chaque année selon l'indice INSEE ou sur une durée minimale de prestation (3h00 par exemple à Bruxelles).

d. Redonner du sens à la notion de réservation

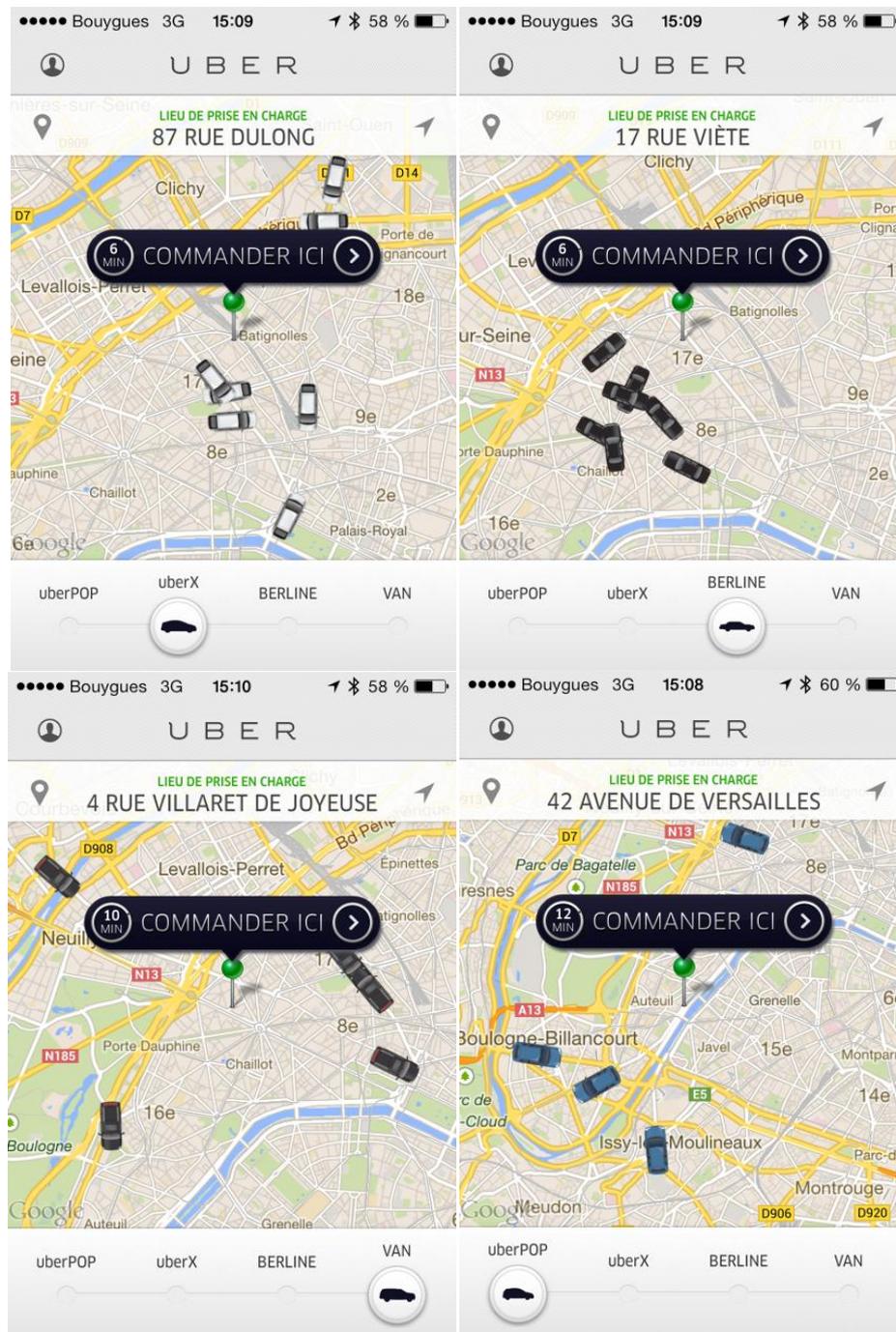
Mise en place d'un véritable délai de réservation préalable de 3h00 avec application de la loi : pas de stationnement ni de circulation sur la voie publique sans réservation avec l'interdiction de la géolocalisation (non sens puisqu'ils n'ont pas le droit d'être sur la voie publique). Ce délai est d'ailleurs fréquemment utilisé par les gouvernements du monde entier pour distinguer clairement l'activité des VTC de celle des taxis.

Bien entendu toutes ces mesures indispensables doivent s'accompagner d'un dispositif de contrôle renforcé sans quoi tout cela ne servirait à rien. Il conviendra de moderniser les moyens de contrôle avec la constitution par exemple de « cyber-boers » qui devront avoir accès aux serveurs des sociétés de VTC afin de vérifier enfin le respect par celles-ci de la législation.

4. Annexes

a. Annexe 1 : VTC en stationnements sur la voie publique

VTC en stationnements sur la voie publique en attente de clientèle (non respect de l'article L231-3 du code du tourisme)



Annexe 1 (suite)



Il apparaît clairement sur ces captures d'écran smartphone (réalisés le 6 mars 2014) que les VTC stationnent en attente de clientèle sur la voie publique.

b. Annexe 2 : Les VTC ne respectent l'article L231-3 du code du tourisme

Les VTC non seulement ne respectent l'article L231-3 du code du tourisme mais en plus ils polluent nos stations de taxis et les couloirs de bus, cela évidemment en toute illégalité.



c. Annexe 3 : Les VTC enfrenent la loi en proposant une tarification horokilométrique.

uberPOP	uberX	UberBERLINE	UberVAN
BASE FARE 1,00 €	0,35 € PER MINUTE	0,80 € PER KILOMETER	MIN FARE 4,00 € CANCELLATION FEE 4,00 €
uberPOP	uberX	UberBERLINE	UberVAN
BASE FARE 2,00 €	0,45 € PER MINUTE	1,10 € PER KILOMETER	MIN FARE 8,00 € CANCELLATION FEE 8,00 €
uberPOP	uberX	UberBERLINE	UberVAN
FRAIS D'APPROCHE 5,00 €	0,50 € PAR MINUTE	1,25 € PAR KILOMÈTRE	COURSE MINIMUM 12,00 € FRAIS D'ANNULATION 10,00 €

SURCHARGE DE PRIX

La demande explose ! Les tarifs sont majorés afin de maximiser le nombre de Ubers sur la route.

3.75x
PLUS ÉLEVÉ QUE LES TARIFS UBER HABITUELS

56,25 € COURSE MINIMUM
+
4,12 € / MIN & 9,74 € / KM

J'ACCEPTÉ LA MAJORATION TARIFAIRE

CE TARIF EXPIRE DANS 3 MINUTES



Comment ça marche ? J'utilise quand ? **Combien ça coûte ?** En détail Disponible où ?

Bien moins cher que j'aurais imaginé

0€ prise en charge
15€
tarif minimum*

1,50€ / km intra muros
0,50€ / minute pendant votre course

2,00€ / km de 18h jusqu'à 6h, le week-end et en dehors de Paris intra muros
25€ minimum en dehors de Paris intra muros
Kilomètres et minutes comptés uniquement après consommation du minimum

Conditions particulières
0€ supplément bagages
0€ pour passagers supplémentaires

Annulation
0€ jusqu'à 2 minutes après la commande
10€ à partir de 2 minutes après la commande

*tarif donné à titre indicatif et susceptible de changer. Seule la facture SnapCar est opposable.

SnapCar offre une transparence totale de sa grille de prix, disponible ci-dessus. Le prix est proportionnel à la distance et au temps de trajet.

Si vous souhaitez avoir à l'avance une estimation fiable* du prix de la course, vous passez par le bouton "réserver", puis vous spécifiez votre adresse de destination. C'est facile: SnapCar mémorise toutes les adresses que vous avez utilisées une fois et contient d'emblée tous les points d'intérêts de la cité: restaurants, monuments, gares.

Mais SnapCar va encore plus loin. A tout moment durant votre trajet, vous pouvez consulter l'évolution du tarif dû pour la course. Comme si vous aviez un compteur personnel Avec SnapCar, vous ne serez jamais pris par surprise.

*non garantie en fonction du trafic

d. Annexe 4 : Députés et sénateurs dénoncent l'aberration du système Atout France.

EXTRAIT DU RAPPORT D'INFORMATION DU SENAT N° 45 (8 octobre 2013)

P52/53

« [...] »

c) Des risques engendrés par une déréglementation excessive du secteur

Ce nouveau dispositif législatif encadrant l'activité de VTC a été jugé sévèrement par nos collègues députés dans leur rapport sur l'application de la loi du 22 juillet 2009. Il est ainsi indiqué dans ce dernier que, cet « éclatement des compétences » entre la commission d'immatriculation d'Atout France, qui recense les exploitants et les immatricule, et l'autorité préfectorale chargée de contrôler la conformité à la réglementation des véhicules, engendre une « certaine dilution des responsabilités dans sa mise en œuvre ». Le manque de connaissances, voire la mauvaise volonté des préfetures les conduiraient à reporter sur Atout France, qui n'en a ni les moyens, ni les capacités, le contrôle des véhicules.

D'une façon plus générale, la réforme de 2009 semble marquée du sceau d'une déréglementation radicale qui a provoqué une multiplication du nombre d'acteurs et conduit à des dysfonctionnements concurrentiels menaçant le secteur d'une profonde déstructuration.

Ainsi, la profession, qui comptait 400 licences de grande remise avant l'entrée en vigueur de la loi, recense désormais 4 458 entreprises inscrites à Atout France. 42,7 % d'entre elles serait constituées de taxis anciennement ou actuellement en activité.

Les conditions d'immatriculation auprès d'Atout France auraient été, selon les représentants de la profession auditionnés, excessivement assouplies de sorte que « n'importe qui », ou presque, y satisferait aisément.

Ne sont en effet pas exigés de l'exploitant la preuve de la détention d'une flotte de voitures, l'honorabilité et les qualifications de l'exploitant...

Dès lors, le dispositif d'immatriculation serait essentiellement formel et ne permettrait pas d'exercer un réel contrôle sur ce secteur. Selon le rapport de nos collègues députés, il semble « aberrant qu'Atout France ne soit pas en mesure de contrôler le nombre de chauffeurs et le nombre de véhicules dont dispose un exploitant immatriculé, l'absence de contrôle ouvrant la voie, par le biais du nouveau dispositif, à une dérégulation excessive du secteur du transport routiers de personnes avec chauffeur ».

Comme cela était déjà relevé dans ledit rapport, le mécontentement de la profession est particulièrement virulent à l'encontre de la nouvelle législation. Elle l'accuse d'être à l'origine du développement massif, selon elle, d'une économie parallèle dans ce secteur qui serait le fait d'un afflux d'entrepreneurs clandestins.

En conséquence, les professionnels demandent une moralisation de la profession, qui passerait par un renforcement de sa réglementation. [...] »

e. **Annexe 5 : La société UBER déclare ne pas proposer « de résa à l'avance »**

La société UBER déclare ne pas proposer « de résa à l'avance » ! C'est bien la démonstration que ces sociétés fonctionnent à la commande et non pas en réservation.



f. Annexe 6 : VTC = emplois précaires



[CV](#)
[Offres d'emploi](#)
[Mes outils](#)
[Portails](#)

Recevez des offres similaires par email

pour

CHAUFFEUR DE BERLINE PARIS (H/...

Saisissez votre adresse email

ENVOYEZ-MOI DES OFFRES PAR EMAIL

J'ai lu et j'accepte les conditions d'utilisation de Monster, sa politique de confidentialité et son utilisation des cookies.

LECAB.fr

CHAUFFEUR DE BERLINE PARIS (H/F)

Description du poste

CHAUFFEUR DE BERLINE PARIS (H/F)

Plusieurs postes à pourvoir

QUI SOMMES-NOUS

LECAB.fr réinvente le transport des personnes à Paris, en proposant une alternative fiable, rapide et professionnelle aux taxis parisiens et aux véhicules individuels. LECAB.fr doit son succès immédiat et la reconnaissance de ses clients à la qualité de ses prestations, et en premier lieu à la qualité de ses chauffeurs.

MISSION :

Nos chauffeurs sont des indépendants que nous équipons de berline de grand confort (Peugeot 508) et à qui nous confions des courses enregistrées par notre centrale de réservation (téléphone, internet et smartphone).

Ils offrent aux clients un service haut de gamme : courtoisie, tenue professionnelle, disponibilité.

AVANTAGES :

- Rémunération rapidement supérieure à 100€ / jour
- Autonomie et liberté des horaires
- Voiture à disposition 24/7
- Accompagnement à la création et développement de votre structure
- Formation et partage de bonnes pratiques

Infos clés

Entreprise
LECAB.fr

Région
Paris 75010, Ile de France
France

Secteur
Autres Services aux
entreprises

Type de poste
Indépendant/Précaire
Salarié/Intérimaire

N° de réf.
CH-MON-1301

PLUS D'OFFRES

Toutes les offres LECAB.fr

Voir des offres similaires

Toutes les offres Paris IDF

Parcourir les offres

OUTILS

Imprimer

Sauvegarder l'offre

Envoyer par email

Partager

Signaler cette offre

POSTULER

Revenir aux résultats de recherche

POSTULER

g. Annexe 7 : Extrait du Cahier de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme

Extrait du Cahier de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme N° 150 du 2 juillet 2009 (page 5)

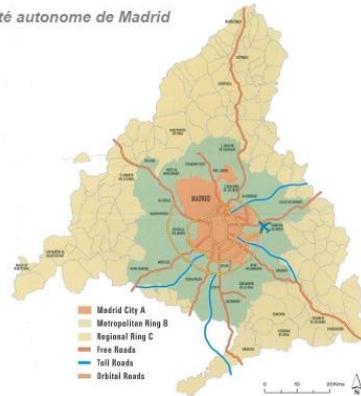
Des contextes difficilement comparables

- des territoires disparates en surface, population, densité, structure administrative
- des rôles et compétences des autorités organisatrices différents
- des structures de réseau et poids des différents modes variables

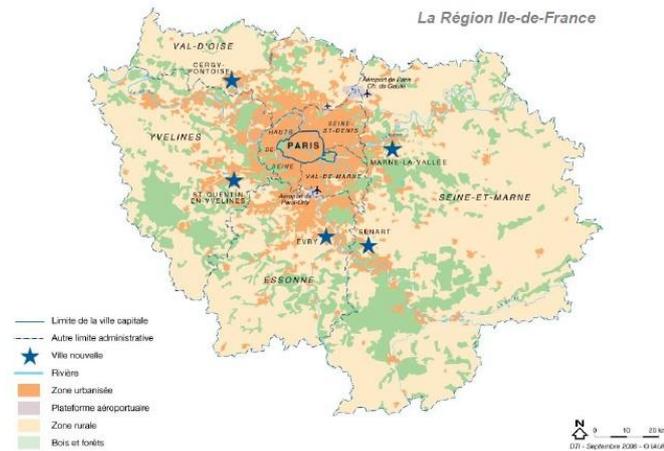
La région de Londres



La Communauté autonome de Madrid



La Région Ile-de-France



***** FIN DU DOCUMENT *****