

Monsieur Alain Vidalies  
Secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche  
Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie  
Hôtel de Roquelaure  
246 Boulevard Saint Germain  
75007 Paris

Paris, le 16 septembre 2016

Monsieur le Ministre,

Par courrier en date du 6 juillet dernier, vous invitiez les représentants des taxis, VTC et plateformes de mise en relation à réagir sur le projet de fonds de garantie pour les taxis présenté lors de la réunion au ministère le 7 juillet dernier.

Les autorisations de stationnements (ADS) ont, à l'origine, été cédées par les pouvoirs publics à titre gratuit. De ce strict point de vue, nous pensons que l'indemnisation est inéquitable. Cependant, écarter le sujet de manière aussi brutale ne permettra pas de trouver une solution durable pour l'ensemble du secteur de transport particulier de personnes.

Nous sommes conscients de la situation que vivent les taxis et pourtant, comment se pourrait-il que nous puissions prendre part à ce financement ? Comment pourrions-nous accompagner cette dynamique ? Avec quels moyens ?

De fait, ce serait la double peine pour nos jeunes entreprises qui d'un côté, se verront imposer une taxe forfaitaire sur les réservations et leurs chiffres d'affaires, et de l'autre, seront contraintes par de nouvelles dispositions de la proposition de loi du député Laurent Grandguillaume qui limitera encore un peu plus le développement de nos activités. Une fois encore, nous appelons de nos vœux à une révision de ce projet de texte qui nous est grandement défavorable.

En tout état de cause, nous estimons que si **des principes d'indemnisation doivent être mis en œuvre**, ils doivent concerner les titulaires d'ADS acquises à titre onéreux depuis plus de cinq ans. Ces dernières ne peuvent être rachetées plus que le prix d'achat. Cela s'entend pour les licences achetées par des personnes physiques dans la limite d'une licence par personne. Par ailleurs, une fois la licence rachetée par le fond de garantie, cette dernière ne peut plus être exploitée. En effet, il nous paraît anti-économique et injuste qu'une licence puisse être utilisée à titre gratuit une fois acquise par le fond de garantie.

De plus, et afin de s'orienter vers une solution pérenne, le fonds de garantie doit être conçu comme un organe de régulation d'un marché qui achète des actifs et qui aura le droit de les revendre. Ainsi, le fond de garantie doit être le seul organe, le temps de réguler le marché, autorisé à revendre les autorisations de stationnement.

**S'agissant du financement, il nous paraît inimaginable que notre secteur participe à hauteur de 100 millions d'euros par an**, comme le groupe de travail le préconise. Un tel montant représente en effet 3% du volume d'affaires du marché VTC et taxis. En réalité ces 3% sont à mettre en perspective avec le montant de commissions que nous percevons en tant qu'intermédiaires, (entre 15% et 20% du montant de chaque course), soit entre 15 et 20% de notre revenu que nous percevons en tant qu'intermédiaire, ce qui est proprement insupportable voire confiscatoire.

Face à cette situation, nous ne voyons pas comment nous pourrions échapper à une contribution des finances publiques.

Par ailleurs, il est à noter que certains acteurs du secteur ont été oubliés à l'image des locataires de licences, des plateformes de taxi telles que G7 ou encore les co-voitureurs et qui pourraient également participer au financement.

Si la solution retenue est celle d'une taxe forfaitaire, soit quelques dizaines de centimes par course (VTC et taxi), il y a fort à parier que le montant total se rapprochera plus des 20 millions d'euros que des 100 attendus. Encore faudrait-il qu'il y ait 200 millions de courses par an et que les taxis, qui ne déclarent pas la totalité de leurs courses, se voient imposer directement sur leur compte le montant forfaitaire. Dans le cas contraire, la perte serait énorme. Enfin, il serait anti-économique et anti concurrentiel de taxer un nouveau concurrent pour un système ancien.

Toutefois, le principe de l'indemnisation et son ordre de grandeur estimé nous semblent équilibrés.

**Venons-en au maintenant mode de financement. C'est bel et bien là que le bât blesse.** Tel que présenté dans votre note « résultats des groupes de travail » remise le 7 juillet dernier, il n'apparaît pas de solutions qui puissent faire l'unanimité. Les organisations syndicales de taxi y sont également opposées. Dans ce contexte, il nous paraît plus sage de remettre le sujet à plat avec tous les acteurs du débat afin d'éviter des prises de décisions hâtives sur un sujet aussi sensible que complexe.

Monsieur le Ministre, vous l'avez compris, notre fédération, qui représente les sociétés de VTC françaises (AlloCab, Chauffeur-Privé, Marcel & Snapcar), souhaite prendre toute sa part dans les discussions dans un esprit le plus constructif possible, dès lors que votre feuille de route vise à définir des droits mais aussi des obligations partagés entre les sociétés de taxis et les véhicules de tourisme.

Nous sommes loin du compte. Récemment encore, nous apprenons que l'examen de chauffeurs VTC prévu en octobre est annulé, suspendu à la parution d'un arrêté qui en redéfinira les contours. Nous n'avons cessé de vous demander de nous inclure dans les réflexions sur le sujet et nous subissons maintenant l'ajournement d'un examen. Si des garanties doivent être trouvées pour assurer l'avenir des chauffeurs de taxi, il en faut tout autant pour assurer l'avenir des plateformes françaises de VTC.

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, en l'expression de ma très haute considération.

Yves Weisselberger  
Président de la FFTPR

