



Note et Point de vue de GESCOP sur le protocole d'accord relatif à l'évolution de la profession de taxi

La signature de ce protocole, intervenue le 28 mai dernier, est le résultat d'un long cheminement qui a amplement mobilisé les responsables de GESCOP pendant six mois. Tout au long de ce processus, nous avons eu le souci de vous informer de ses évolutions en utilisant notamment le site internet pour garder le contact. C'était une première chez Gescop ! Nous en tirons la conclusion qu'il faut améliorer cet outil pour créer un espace de dialogue permanent entre les sociétaires et l'équipe dirigeante de Gescop.

Acte I : La vision idéologique de la commission Attali

Pour juger d'un accord il est indispensable d'avoir en mémoire son point d'origine et se souvenir que les tribunes de l'économiste Jacques Delpla (membre de la Commission Attali) et le rapport Attali lui-même (rendu public en février dernier) plaidaient pour une libéralisation sauvage de l'activité taxi sans concertation véritable (GESCOP n'avait pas été invité à rencontrer les membres de cette commission).

Résultat : Un tissu d'approximations, une analyse bâclée, une vision déformée de notre métier et déconnectée de nos réalités. Rappelons que ce rapport prévoyait l'octroi de 6 500 licences supplémentaires en deux ans et l'ouverture du marché au VPR.

Il nous a fallu combattre ces mesures libérales totalement inacceptables qui auraient entraîné la ruine de notre profession. Grâce à votre mobilisation, à celle de tous les taxis parisiens et ceux de France, nous avons réussi à mettre en échec la réforme de ces "soi-disant" experts.

Acte II : Le réalisme du rapport Chassigneux

Après la vision grossière du rapport Attali qui ne reflétait en rien la réalité de terrain que nous connaissons tous, nous étions en droit de nous inquiéter des objectifs recherchés par le gouvernement lorsqu'il missionna le préfet Chassigneux. Nos doutes furent levés rapidement car une véritable concertation fut mise en place.

Au final, le rapport Chassigneux dévoila une analyse plus juste de notre activité et, même si sur certains points nous n'étions pas en total accord avec les conclusions de ce rapport, force est de reconnaître qu'il était plutôt équilibré et raisonnable dans ses perspectives de réforme.

Acte III : Le gouvernement reprend la réforme en main

Considérant que le rapport Chassigneux n'allait pas assez loin, le gouvernement décida, via le ministère de l'Intérieur, de se saisir du dossier en imposant une négociation sans véritablement reprendre à son compte les préconisations du rapport Chassigneux.

Tout était donc à refaire dans le cadre fixé par le gouvernement qui souhaitait négocier avec les représentants des détenteurs d'autorisations, ce qui excluait de fait certaines organisations syndicales représentatives. La signature du protocole est le résultat d'une longue négociation puisque ce protocole a connu 9 versions intermédiaires avant d'aboutir à la mouture finale. Les responsables de GESCOP ont mobilisé un temps considérable pour défendre les intérêts et valeurs de notre groupement.

Comme tout accord entre plusieurs acteurs, le protocole final est le fruit d'un compromis que nous jugeons globalement acceptable même si certaines mesures devront faire l'objet d'infléchissements au sein des groupes de travail que ce protocole prévoit de mettre en place.

Axes et objectifs du protocole

L'objectif principal du gouvernement consistait à apporter des réponses, tant quantitatives que qualitatives, pour améliorer l'offre de taxis parisiens afin de mieux répondre aux attentes des clients.

Deux principaux axes de modernisation ont été actés :

- **Un enjeu lié à l'identification des taxis** et à leur image avec un nouveau modèle de lumineux, une couleur harmonisée du toit et des montants des taxis, un compteur qui pourra produire une facturette pour le client (ce qui existe déjà dans des pays tels que la Suède ou le Japon).

- **Un enjeu lié à une meilleure disponibilité des taxis** avec une la possibilité de mieux gérer son temps de travail (deux coupures au lieu d'une seule), amplitude de service portée à 11 heures pour tous les taxis, doublement accordé aux catégories B et C (dans la limite de 20% des autorisations actuelles détenues par ces catégories), système de bornes d'information pour signaler la présence de clients en stations.

Le protocole prévoit également l'augmentation du nombre de licences, mais elles seront délivrées selon un index économique pertinent qui permettra d'en réguler le nombre. **Nous sommes donc loin des 6 500 nouvelles licences en deux ans que prévoyait le rapport Attali !** Les pouvoirs publics ont donc entendu nos arguments sur le fait que l'ajustement offre/demande ne relève pas pour l'essentiel de la simple augmentation du nombre de licences, mais qu'il est fortement lié aux contraintes de circulation.

Point positif sur lequel nous avons été (enfin !) écoutés. Le protocole prévoit l'expérimentation d'une voie réservée de circulation sur l'A1 pour la liaison Roissy/Paris... qui devra néanmoins s'accompagner par la création de voies pénétrantes pour être pleinement efficace.

Point positif. Ce point ne figure pas dans le protocole puisqu'il relève d'une ordonnance du Préfet de police. A ce jour, notre demande de reconnaissance d'une catégorie spécifique (catégorie D) pour les entreprises coopératives a été accueillie favorablement par les services de la Préfecture de police, même si elle n'a pas encore été actée.

Mise en application du protocole

La mise en place de ce protocole va générer des coûts supplémentaires (compteur, lumineux, signalétique bicolore) pour les chauffeurs. Nous en sommes parfaitement conscients et notre organisation coopérative permettra de les amortir dans le temps sans surcoût brutal.

Les pouvoirs publics souhaitent que ces obligations relatives à l'équipement des taxis soient réalisées en juin 2009, mais ce délai nous paraît trop rapproché. Aussi nous avons souhaité que ces obligations nouvelles, à la charge des chauffeurs, s'imposent progressivement, c'est-à-dire au moment du renouvellement des véhicules. De surcroît, au moment où le prix du carburant s'envole, il nous semblait inopportun de charger la barque financière des chauffeurs. Nous avons d'ailleurs écrit à Madame la ministre des Finances pour l'alerter sur ce point en lui demandant quel type de disposition elle prévoyait pour compenser ce manque à gagner.

Si les grandes lignes du protocole sont fixées, le détail de sa mise en application n'est pas totalement ficelé, puisque plusieurs groupes de travail vont être mis en place pour accompagner cette réforme.

EN CONCLUSION, nous savions, en le signant, que ce protocole est un compromis dans lequel figurent néanmoins des avancées pour moderniser l'image de notre profession, même s'il inclut des mesures qui ne nous satisfont pas complètement. Nous l'avons signé car si nous l'avions rejeté, il se serait de toute façon imposé à nous sans que nous ayons la possibilité de faire valoir nos arguments dans les groupes de travail pour tenter d'infléchir certaines mesures par le dialogue qui va désormais s'engager. La politique de la chaise vide aurait été irresponsable au moment où la profession connaît une réforme majeure qui va orienter son avenir au cours des prochaines années.

Les 25 points du protocole (classés par thème) commentés par GESCO

Image et visibilité des taxis parisiens

. Point 8 du protocole : Un nouveau modèle de lumineux indiquant par ses couleurs que le taxi est libre ou occupé - 30 juin 2009

Accord de Gescop. Mieux voir les taxis c'est en voir plus. Ce nouveau lumineux va améliorer l'image des taxis. Nous avons demandé à ce que sa mise en oeuvre ne soit imposée que lors du renouvellement du véhicule. Accepter cette mesure très attendue du grand public a permis de tempérer le gouvernement sur d'autres mesures qui auraient été plus contraignantes pour la profession.

. Point 9 du protocole : Visibilité des taxis dans les grandes villes : principe de véhicules bicolores (avec une couleur dédiée et commune pour le toit et les montants) - 30 juin 2009

Désaccord de Gescop. Encore une mesure très populaire et essentielle pour le Gouvernement pour montrer aux parisiens que les taxis sont plus nombreux que ce qu'ils croient. Le risque était de se voir imposer par le gouvernement une couleur unique (très voyante : comme le jaune des taxis new-yorkais) voire un véhicule professionnel dédié qui aurait obligé le chauffeur à posséder un autre véhicule pour ses déplacements privés (rapport Chassigneux). Nous avons donc écarté ces mesures-catastrophes. L'ensemble de la profession proposera au gouvernement des dispositifs amovibles afin de ne pas diminuer la valeur vénale des véhicules. Gescop reste convaincu qu'un nouveau lumineux suffit et garde l'espoir de faire disparaître cette mesure onéreuse pour les taxis et impopulaire auprès de tous les collègues.

. Point 10 du protocole : Utilisation de taximètres permettant le calcul automatique du prix de la course et l'édition d'une facturette. A Paris, intégration de l'horodateur dans le taximètre. - 30 juin 2009

Accord de Gescop qui défend cette idée depuis plusieurs années. Elle améliore l'image des taxis car elle signifie plus de transparence et de confiance pour les clients. Nous avons exigé que le nouvel équipement ne soit imposé que lors du renouvellement du véhicule. Par ailleurs, le compteur à mémoire bloquée que le Gouvernement avait cherché à imposer a été écarté.

. Point 15 du protocole : Déploiement et maillage d'un nouveau type de bornes d'appels en complément des stations de taxis permettant de signaler la présence de clients en attente à la borne aux taxis disponibles à proximité. Création d'emplacements de stationnement en nombre suffisant.

Projet trop flou mais Gescop n'y serait pas opposé si ces bornes se limitent à un signal lumineux indiquant à faible distance la présence d'un client à la station. Nous ne serions pas d'accord pour un système qui équivaldrait à financer un système radio avec l'argent public. Nous resterons très vigilants face aux imprécisions de cette proposition et de ses finalités.

Gescop soutient la création d'emplacements de stationnement en nombre suffisant au regard des créations de nouvelles licences.

Accès et formation de la profession

. Point 3 du protocole : Renforcement des conditions de délivrance et de renouvellement d'agrément des écoles de formation / résultats rendus publics

Accord de Gescop. Cette mesure va permettre plus de transparence sur le niveau et la qualité des formations.

. Point 4 du protocole : Certificat de capacité à l'exercice de la profession de taxis : un seul examen composé d'unités de valeur = disparition de la partie dite " nationale " qui sera intégrée dans la partie locale.

Accord de Gescop. Cette mesure réduit le délai entre les épreuves et ramène à 1 mois la période d'examen au lieu de 3 mois.

. Point 5 du protocole : Mise en oeuvre d'une obligation de formation continue

Pas d'opposition de Gescop. Comme toutes les autres professions, on demande aux chauffeurs de réactualiser leurs connaissances (Code de la route, réglementation taxis...).

. Point 6 du Protocole : Suppression de l'obligation de stage préalable à l'installation imposée aux artisans taxis

Pas d'opposition. L'obligation de stage préalable ne se justifie plus car cette formation est intégrée dans les unités de valeur de l'examen.

Evolution et encadrement de la profession

. Point 7 du protocole : Sécurisation des relations juridiques entre locataires et loueurs.

Accord de Gescop. Aborder et sécuriser la relation juridique entre locataires et loueurs est l'opportunité pour nous de faire reconnaître notre spécificité de coopérateur par la création d'une catégorie D : celle des chauffeurs de taxis qui exercent en coopérative. Cette demande a déjà été relayée par le Préfet Chassigneux qui a transmis notre argumentaire à la Préfecture de Police.

. Point 1 du protocole : CESU (Chèque Emploi Service Universel) = un nouveau moyen de paiement pour les particuliers ou les transports subventionnés.

Pas d'opposition de Gescop. C'est un nouveau marché qui s'ouvre surtout pour les taxis de province.

. Point 2 du protocole : Transport régulier ou à la demande sans formalité d'inscription au registre des transporteurs (tournée d'enfants handicapés ou scolaire, transport de colis)

Cette mesure a été soutenue par Gescop car des taxis parisiens assurent déjà ce type de transport. Elle officialise légalement des activités pratiquées sur le terrain.

. Point 12 du protocole : Amélioration des conditions d'élaboration et de gestion de la liste d'attente des candidats qui devront justifier de critères d'honorabilité et de qualité professionnelle

Accord de Gescop. Procédure plus transparente qui garantit une distribution uniquement à des chauffeurs en activité.

. Point 13 du protocole : Instance nationale de concertation et de réflexion sur l'évolution à long terme de la profession de taxi

A voir. Même si nous pensons que cette instance peut être utile nous restons très vigilants sur la définition de son rôle. Son niveau national ne doit pas noyer nos problèmes spécifiques parisiens.

. Point 14 du protocole : Commission professionnelle représentative

Accord de Gescop. Les modalités de distribution des sièges vont être précisées ainsi cette commission sera plus représentative des organisations professionnelles en tenant compte de la réalité du poids de leurs adhérents.

. Point 20 du protocole : Modalités de distribution des nouvelles ADS de catégories A, B et C dans le souci de préserver l'équilibre entre les différentes catégories et d'améliorer l'offre de transport aux heures de pointe par l'imposition, pendant une période de 5 ans, de contraintes horaires pour la catégorie A et une obligation de doublage pour les catégories B et C

L'imposition de contraintes horaires d'exploitation a permis de convaincre les autorités de ne pas créer trop de licences. L'attribution d'un bien gratuit implique des obligations à remplir par son bénéficiaire.

. Point 21 du protocole : Renforcement des moyens de la préfecture de police dédiée aux taxis, pour assurer la délivrance des ADS et intensifier les contrôles. Mise en place de dispositifs techniques automatiques de détection des véhicules non-taxis

Accord de Gescop. Cette mesure permettra de protéger les zones dédiées aux taxis dans les gares et les aéroports etc.

. Point 25 du protocole : Organisation d'une concertation fin 2010 pour faire le bilan des mesures mises en œuvre et définir celles à prendre en complément, si nécessaire, pour atteindre à la fin de 2012 l'objectif de 20 000 taxis ou "équivalents taxis" en circulation à Paris (voir tableau ci-après)

Il paraît évident qu'un bilan est nécessaire.

Disponibilité

. Point 11 du protocole : Délivrance de nouvelles ADS au regard d'indexés économiques pertinents au niveau départemental

Accord de Gescop. Les taxis doivent occuper le terrain aux heures de pointe à certaines heures et certains jours pour ne pas laisser la place libre au développement d'autres modes de transports (VPR). La création de nouvelles autorisations de stationnement subordonnées à des contraintes horaires et selon un indice économique fiable est le moyen de conserver notre marché.

. Point 16 du protocole : Objectif de 20 000 taxis à Paris en 4 ans grâce à l'optimisation de l'exploitation des ADS existantes, de la réalisation d'aménagements de la circulation, et de la création nette de nouvelles ADS

. Point 17 du protocole : Création, en plus des 300 ADS autorisées en janvier 2008 au titre de 2007, de 500 ADS en 2008

Ces deux mesures sont l'aboutissement d'une négociation de six mois, longue et âpre, qui nous a finalement permis d'éviter des mesures qui signaient la fin de notre profession : la libéralisation complète, les 6500 licences en deux ans avec 40 000 véhicules de petites remises du Rapport Attali. (voir tableau ci-contre)

. Point 18 du protocole : Doublage accordé pour l'ensemble des catégories B et C de taxis (sociétés) jusqu'à ce que le plafond de 20% du nombre total des ADS de ces catégories soit atteint

Le doublage n'est pas généralisé comme il était prévu initialement dans le rapport Chassigneux tout particulièrement pour les artisans. Cette généralisation aurait pu conduire à une forte augmentation de l'offre de taxis, ce qui aurait entraîné un appauvrissement des chauffeurs. L'augmentation de l'offre de taxis est ici encadrée avec le plafonnement à 20% du nombre total des ADS des sociétés de taxis, et la durée d'exploitation des véhicules ramenée de 7 ans à 3 ans et ½. L'ancienne règle est donc maintenue.

. Point 19 du protocole : Assouplissement de la gestion de la durée quotidienne de service, sur la base d'une amplitude maximum de service hors coupures portée à 11 heures pour tous, et possibilité pour les conducteurs de taxi d'effectuer deux coupures au lieu d'une.

Gescop défend cette idée depuis longtemps. Les coopérateurs sont ainsi à égalité d'heure de service avec les artisans. Les chauffeurs auront plus de liberté et d'autonomie dans l'organisation de leur temps de travail.

. Point 22 du protocole : Expérimentation du projet de voie réservée de circulation sur l'A1 pour la desserte depuis l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle jusqu'à Paris

Cette mesure représentant 600 équivalents taxis est soutenue par GESCOP dans la mesure où elle s'accompagne de mesures complémentaires facilitant l'entrée dans Paris par la création de voies pénétrantes. Les axes pénétrants ont été proposés par Gescop et ont été retenus dans le rapport Chassigneux. (voir tableau)

. Point 23 du protocole : Sécurité et sûreté des plate-formes aéroportuaires de Roissy et du Bourget

Dans le cas où la voie réservée de circulation sur l'autoroute A1 ne suffirait pas à fluidifier la base arrière de Roissy, cette mesure permettrait d'améliorer la régulation en limitant le nombre de charges. Gescop défendra la limite suivante : un minimum de 2 charges journalières hors course de proximité.

. Point 24 du protocole : Mise en place de forfaits Roissy-Villepinte, Roissy-Le Bourget et sur la zone aéroportuaire de Charles de Gaulle

-Un accord de principe a été donné pour l'établissement des forfaits pour ces deux trajets car les lieux de départ et d'arrivée sont précisément identifiés.

-Désaccord de Gescop. L'instauration de forfaits aéroports/Paris - à étudier dans le cadre de l'expérimentation de la voie réservée sur l'A1 - aurait à notre avis des conséquences néfastes sur la disponibilité des taxis car il paraît très difficile de définir un montant qui soit équitable pour le client comme pour le chauffeur (lieux d'arrivée non identifiés ainsi que l'itinéraire)

20 000 taxis à Paris en 4 ans (fin 2012)

(ADS = autorisation de stationnement)

Au 28 mai 2008, date de signature du protocole d'accord.....15 900 taxis

EQUIVALENTS TAXIS

1 / OPTIMISER LES ADS DÉJÀ EXISTANTES GRÂCE :

. Doublage pour les sociétés (plafonds de 20% du nombre total des ADS).....	400
. Réforme de l'horodateur (amplitude de 11h et assouplissement de la gestion des pauses).....	500
. Régulation de l'accès aux réserves de taxis de l'aéroport Charles de Gaulle.....	200
sous total équivalents taxis	1 100

2 / RÉALISATION D'AMÉNAGEMENTS DE LA CIRCULATION

. Voie réservée de circulation sur l'A1	600
---	-----

TOTAL EQUIVALENTS TAXIS1 700

3 / Création de nouvelles ADS en fonction de l'indice économique

. 500 ADS en 2008
= rattrapage (pour atteindre dès fin 2008 le nombre maximum de création de nouvelles ADS prévu en 2002). 500

. 1 900 ADS réparties en 2009, 2010, 2011, 2012 1 900

soit un peu moins de 500 par an en moyenne.

encadrées par l'évolution de l'index d'activité
TOTAL 2 400

Fin 2012..... 20 000