

COMMENT DEVENIR CHAUFFEUR VTC ?

PRÉPARER ET RÉUSSIR LE CONCOURS VTC

PAR JEAN-PIERRE GUYON

COMMENT DEVENIR CHAUFFEUR VTC ?

PRÉPARER ET RÉUSSIR LE CONCOURS VTC

PAR JEAN-PIERRE GUYON
EN COLLABORATION AVEC CHRISTIAN LYON

**CONFORME
À LA LÉGISLATION
EN VIGUEUR**



L'AUTEUR

JEAN PIERRE GUYON

Jean Pierre Guyon, 50 ans, a commencé par faire une première carrière en tant que commercial, pendant plus de vingt ans. Il y a neuf ans, il a créé Help Chauffeurs. Au sein de cette société, qui travaille sur la France entière, il a embauché plus de cent cinquante chauffeurs VTC, en plus des « dispatchers ». Cette expérience lui a permis de connaître et comprendre la réalité du métier de chauffeur VTC dans ses différents aspects, et de se familiariser avec toutes les composantes de logistique et d'organisation qui sont nécessaires à la bonne réalisation du service proposé aux clients.

Jean Pierre Guyon a alors décidé de transmettre son expérience au travers de ce livre pour aider à la formation des chauffeurs de VTC. Cet ouvrage a pour ambition de devenir LA référence en la matière.

AVANT-PROPOS

POURQUOI CE LIVRE ? Je ne vous mentirai pas : la langue de bois ce n'est pas mon genre. Mon métier c'est de proposer des chauffeurs VTC avec des prestations autour de la voiture. En clair, j'ai un besoin permanent de chauffeurs. Entrepreneur dans l'âme, j'ai inventé mon métier il y a quelques années. Un matin, je me suis levé, et j'ai eu cette révélation : il fallait créer une société qui fournirait des chauffeurs professionnels de qualité. Je me renseigne : rien sur le sujet. J'aime bien ce qui est unique, ça permet de se démarquer de la concurrence. Je décide donc de me lancer, et je commence à en parler autour de moi. Résultat : France 2 veut aussitôt faire un reportage sur moi alors que ma société est encore en cours de création... et cela m'a apporté mon premier contrat, vingt-quatre heures à peine après la diffusion du reportage ! Depuis, je n'arrête pas et j'ai même été copié. Quand vous êtes copié, c'est que l'idée est bonne, en plus d'être stimulante pour la concurrence.

Très vite, je comprends où va être ma problématique : qui dit réussite, dit augmentation de volume et donc un besoin permanent de fournir des chauffeurs VTC en nombre, tout en étant extrêmement exigeant sur leur qualité. Cela passe par une sélection rigoureuse, assortie d'un processus essentiel : le T.S.A, qui veut dire Tenue-Service-Accueil.

Le chauffeur VTC est à la fois mon « produit », et le premier représentant de ma société, celui qui est en contact avec ma clientèle exigeante. Tout se joue dans les trente premières secondes. C'est la première rencontre avec un chauffeur qui donne envie de revenir ou de ne plus jamais m'appeler. Alors à mon niveau, c'est pareil : donnez-moi envie, sinon je n'embauche pas ! Mais pour les gens motivés, pas de doute, il y a du boulot !

L'idée d'un centre de formation a germé un matin dans ma tête. C'était la meilleure manière d'avoir les meilleurs chauffeurs ! Mais le temps de mettre cette école en place, la réglementation avait changé une nouvelle fois. Alors qu'il y avait au départ trois mois de formation obligatoire, il n'y avait plus qu'un examen sous forme de QCM pour être habilité ! D'où l'idée de rebondir en créant le premier guide pratique de réussite à l'examen VTC. Et voici donc l'édition 2017 qui tient compte de l'évolution des conditions d'examen, avec l'ajout de QRC et d'une épreuve pratique. Et vous aurez compris, je recrute. Le deal est simple, je vous aide à avoir votre carte VTC et en plus vous pouvez ensuite m'envoyer votre lettre de motivation. Vous êtes peut-être le chauffeur qui va compléter mon équipe...

Vous êtes toujours là ? Alors bienvenue et au boulot.

Jean-Pierre Guyon

PRÉFACE

Cette nouvelle édition de l'ouvrage « Préparer et Réussir l'examen VTC » a été conçue pour s'adapter aux nouvelles lois adoptées : inscription au registre des VTC, arrêté du 28 septembre 2016 redéfinissant les modalités de l'examen ainsi que **la loi n° 2016-1920 du 29 décembre 2016 relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes dite** loi Grandguillaume qui modifie en profondeur l'exercice et l'accès à la profession VTC, loi appliquée par le **Décret n° 2017-483 du 6 avril 2017 relatif aux activités de transport public particulier de personnes et actualisant diverses dispositions du code des transports et qui rentre en application dans son intégralité à compter du 1^{er} janvier 2018**. Dès lors les chauffeurs qui ne disposent pas de ce statut ne pourront plus circuler dans les agglomérations de plus de 100.000 habitants s'ils n'ont pas passé un examen ou engagé une procédure d'équivalence

Ces lois sont le résultat des négociations qui ont été menées avec les institutions et les groupements professionnels de taxis et de VTC en vue d'harmoniser les pratiques. Les négociations ont été longues et difficiles, tous les acteurs qui suivent l'actualité du secteur s'en souviennent, ponctuées de nombreuses manifestations sur la voie publique des taxis, puis des VTC. Certaines des dispositions relatives aux nouvelles conditions d'examen le reflètent bien, en mettant en œuvre un examen plus difficile, complété désormais d'une partie pratique qui n'existait pas auparavant.

Les changements notables sont les suivants :

- Les examens seront désormais organisés et corrigés par les chambres des métiers et de l'artisanat, au sein desquelles les compagnies de taxi sont bien implantées de longue date. Pour pallier au risque de « conflit d'intérêts », et sur la pression du Sénat, Laurent Grandguillaume a mis en place un « **Comité national** » qui suivra la mise en œuvre du **tronc commun aux taxis et au VTC**. Composé de représentants de l'État et de représentants des professionnels du

TPPP (transport public particulier de personnes). Il fera le bilan de la mise en œuvre de cet examen, dans des conditions définies par décret en Conseil d'État, et pourra émettre des recommandations.

- La partie sur la réglementation s'est alourdie, à la fois pour prendre en compte la diversité des modes de fonctionnement, depuis des chauffeurs qui travaillent directement en lien avec leurs passagers-clients jusqu'à ceux qui passent par des plateformes ou applications, avec des statuts qui vont du salariat à diverses formes d'entreprises. Il s'agit aussi dans la réglementation de souligner la différence entre un fonctionnement professionnel et les obligations qui vont avec, notamment en termes d'assurance sur l'activité, et des pratiques qui se développent comme le covoiturage organisé à partir d'applications.

- Alors que les modalités de l'examen s'appuyaient jusqu'en 2016 sur des QCM, il y a désormais des épreuves comportant des textes à rédiger, avec prise en compte du niveau de maîtrise de l'orthographe et de la grammaire.

- L'examen va comporter une partie pratique, au cours de laquelle le candidat devra lui-même fournir le véhicule, muni d'un double système de pédales. On peut s'étonner de ce dernier point directement inspiré des examens du permis, alors que parmi les conditions pour se porter candidat à l'examen, il faut justifier d'un permis en cours de validité depuis plus de trois ans. De fait, cela complique la possibilité de s'inscrire en tant que candidat libre, car il n'est pas facile de se procurer un tel véhicule.

- Pour exercer ces métiers, il faut désormais passer sept épreuves écrites et répondre en moins de 4 heures à 91 questions à choix multiples et 16 questions « à réponse courte », notées sur un total de 340 points. Organisé dans chaque département par la Chambre des métiers et de l'artisanat, l'examen inclut un tronc commun de cinq épreuves : réglementation, gestion, sécurité routière, langues française et anglaise. S'y ajoutent deux épreuves spécifiques, sur les réglementation et la gestion propres à chaque profession. Avec la moyenne - et

en évitant les notes éliminatoires - chaque candidat aura ensuite droit à trois tentatives en un an pour passer un test de conduite de 20 minutes.

- Une fois reçu à l'examen, un chauffeur de taxi ou un VTC pourra aussi passer dans un délai de trois ans les épreuves spécifiques de l'autre catégorie, moyennant 40 euros, puis un nouvel examen de conduite, toujours facturé 95 euros.
- Les chauffeurs de VTC se verront remettre par les préfectures une nouvelle carte professionnelle et devront coller sur leur pare-brise une nouvelle vignette ronde et rouge, délivrée par l'Imprimerie nationale au prix de 61 €. Les conducteurs étrangers citoyens d'un autre pays européen pourront exercer les professions de taxi ou de VTC en faisant reconnaître leur «aptitude professionnelle» par les préfectures, qui pourront leur imposer de passer un examen ou de suivre une formation, mais aussi contrôler leur niveau de langue française.
- Les exploitants de VTC peuvent également avoir recours, à titre exceptionnel, à des véhicules ou à des conducteurs dans le cadre de manifestations commerciales, sportives, culturelles, éducatives ou politiques ou d'événements précis justifiant un tel recours. Ils sont, dans ce cas, tenus d'envoyer préalablement au gestionnaire du registre, par téléprocédure, à partir de l'espace personnel de l'exploitant / onglet "événement", une copie du ou des certificat(s) d'immatriculation (carte grise) et du ou des carte(s) professionnelles des conducteurs, assortis de la période correspondant à ce recours exceptionnel, dont la durée ne peut excéder un mois.

Ces différentes nouveautés dans l'examen ont largement contribué à durcir les conditions d'accès à la profession de VTC. En cette fin d'année 2017, le bilan n'est pas glorieux : Faible taux de réussite en moyenne à l'examen théorique et pratique (20% en moyenne). Sachant qu'il est question de seulement 6 cessions d'examen en 2018, pour 9000 places, de 10000 lotis sur le carreau en quête d'équivalence ou de reconversion, d'un salaire minimum et d'imposer un temps de conduite, les répercussions sociales et professionnelles pour les chauffeurs ainsi que tarifaires

pour les clients risquent d'être lourdes de conséquence. Et si la solution n'était pas d'être VTC ET TAXI... ? (ce que permet sans trop de complication le nouvel examen) et de passer de l'un à l'autre fonction des pics d'activité et des saisons, permettant ainsi de s'adapter à l'offre et à la demande.

Le candidat libre devra passer par la Chambre des métiers et de l'artisanat pour s'inscrire aux épreuves. Il pourra aussi passer par un centre de formation agréé, qui aidera aux formalités d'inscription. Le coût moyen à prévoir pour une formation préparant à l'examen de VTC est de 2000 € TTC. Sont précisées en annexe 4, les modalités pour trouver par Internet le centre de formation agréé le plus proche de chez vous.

La présente édition est aussi enrichie de deux interviews de professionnels que vous trouverez dans les annexes 5 et 6. Un expert-comptable fait part de son savoir-faire et de son expérience avec des VTC en matière de gestion commerciale. Un responsable de formation donne des conseils pour le nouveau module de développement commercial.

TABLE DES MATIÈRES

L'AUTEUR	7
AVANT-PROPOS	8
PRÉFACE	12
VTC	21
L'EXAMEN VTC	29
> L'EXAMEN THÉORIQUE OU ÉPREUVES D'ADMISSIBILITÉ	29
> EXAMEN PRATIQUE OU ÉPREUVE D'ADMISSION	31
ÉPREUVES A ET G : DROIT DU TRANSPORT	33
QCM ÉPREUVE A	83
QRC ÉPREUVE A	100
ÉPREUVE B : SÉCURITÉ ROUTIÈRE	103
QCM ÉPREUVE B	123
QRC ÉPREUVE B	142
ÉPREUVE C : GESTION ENTREPRISE	145
QCM ÉPREUVE C	175
QRC ÉPREUVE C	194
ÉPREUVE D : DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL	199
QCM ÉPREUVE D	217
QRC ÉPREUVE D	229

ÉPREUVE E :			
COMPRÉHENSION DE LA LANGUE FRANÇAISE		233	
EXEMPLE : TEXTE 1		234	
QCM ÉPREUVE E : TEXTE 1		235	
EXEMPLE : TEXTE 2		237	
QCM ÉPREUVE E : TEXTE 2		238	
EXEMPLE : TEXTE 3		240	
QCM ÉPREUVE E : TEXTE 3		241	
EXEMPLE : TEXTE 4		243	
QCM ÉPREUVE E : TEXTE 4		244	
QRC ÉPREUVE E AVEC RÉPONSES		248	
ÉPREUVE F :			
COMPRENDRE ET S'EXPRIMER EN LANGUE ANGLAISE		251	
QCM ÉPREUVE F		252	
QRC ÉPREUVE F		271	
L'EXAMEN PRATIQUE		273	
LE MOT DE LA FIN		279	
QUELQUES ANECDOTES « DE CHAUFFE »		280	
LISTE DES ANNEXES			284
ANNEXE 1 :			
EXEMPLE CHARTE INTERNE PROCESS CHAUFFEURS			285
ANNEXE 2 :			
EXEMPLE CHARTE INTERNE PROCESS CHAUFFEURS (EN ANGLAIS)			291
ANNEXE 3 : TEXTES OFFICIELS			293
ANNEXE 4 : CENTRES DE FORMATION			299
ANNEXE 5 : INTERVIEW EXPERT-COMPTABLE			300
ANNEXE 6 : INTERVIEW CENTRE DE FORMATION			304
RÉPONSES QCM ÉPREUVE A			309
RÉPONSES QRC ÉPREUVE A			311
RÉPONSES QCM ÉPREUVE B			316
RÉPONSES QRC ÉPREUVE B			319
RÉPONSES QCM ÉPREUVE C			324
RÉPONSES QRC ÉPREUVE C			327
RÉPONSES QCM ÉPREUVE D			331
RÉPONSES QRC ÉPREUVE D			333
RÉPONSES QCM ÉPREUVE E			337
RÉPONSES QCM ÉPREUVE F			338
REMERCIEMENTS			343



LES « VTC » C'EST QUOI ?

Dans le langage courant, on a pris l'habitude d'utiliser le terme « VTC » pour désigner les chauffeurs professionnels qui conduisent les passagers en dehors du système des taxis.

En réalité, VTC, ce sont les initiales de l'expression « **Voiture de Transport avec Chauffeur** », anciennement appelé Voiture de Tourisme avec Chauffeur (VTC), introduite lors du transfert du ministère du Tourisme au ministère des Transports en 2014 : il faudrait donc parler de « chauffeur de VTC ».

On constatera que ce terme recouvre une réalité qui dépasse celle des simples « remplacements de taxis ».

LES VTC POURQUOI ?

Au départ, les VTC, c'était plutôt :

- Des **cortèges** de voitures transportant des diplomates sous escorte policière à l'occasion d'un colloque international ;
- Les **voitures officielles** estampillées Roland-Garros transportant officiels et joueurs à l'occasion du tournoi ;
- Des **voitures de luxe** pour tel homme d'affaires ou riche touriste qui a besoin de compter sur un véhicule particulier dans le cadre d'une « Mise à Disposition » (la fameuse MAD...) pour le transporter n'importe où à n'importe quelle heure.

Mais un autre marché des VTC s'est développé plus récemment face à la pénurie de taxis en France, et notamment en région Parisienne, pour répondre à une demande de « **transferts** ». Dans ce cas, il s'agit simplement de transporter des personnes d'un point à un autre, moyennant une rétribution. À la différence des taxis, la rémunération est souvent forfaitaire dans ce cas. Nous parlons alors de Low Cost. (Uber, Chauffeurs privés...).

ÉPREUVES A ET G

DROIT DU TRANSPORT

Épreuve A : coefficient 3, notée sur vingt points, comprenant cinq QRC notés sur deux points et dix QCM notés sur un point.

Durée : quarante-cinq minutes, note éliminatoire : toute note en dessous de 6/20.

Épreuve G : coefficient 3, notée sur vingt points comprenant deux QRC notés sur quatre points et six QCM notés sur deux points.

Durée : vingt minutes, note éliminatoire en dessous de 6/20

Nouvelles obligations du candidat :

- Connaître la réglementation s'appliquant aux différents modes de transports publics particuliers : taxis, VTC, véhicules motorisés à deux ou trois roues.
- Connaître la réglementation relative à l'utilisation de la voie publique pour la prise en charge de la clientèle pour les différents modes de transports publics particuliers.
- Connaître les obligations générales relatives aux véhicules.
- Connaître les obligations relatives au conducteur : conditions d'accès et d'exercice de la profession, obligations de formation continue.
- Connaître la composition et le rôle des divers organismes administratifs, consultatifs et professionnels.
- Connaître les autorités administratives et les juridictions compétentes dans le cadre de l'activité de transport public particulier de personnes.
- Connaître les obligations du conducteur en matière d'assurance, l'identification des assurances obligatoires et les conséquences à ne pas être assuré.

- Connaître les agents susceptibles de procéder à des contrôles en entreprise ou sur route et leurs prérogatives respectives ; savoir présenter les documents relatifs au conducteur et au véhicule.
- Connaître les sanctions administratives et/ou pénales encourues en cas d'infraction à la réglementation ainsi que les voies et délais de recours.
- Connaître les règles relatives à la prise en charge des personnes à mobilité réduite.
- Avoir des notions sur la réglementation s'appliquant aux transports collectifs assurés sous la forme de services occasionnels ainsi que sur le transport à la demande. Avoir des notions sur les règles s'appliquant aux pratiques de covoiturage entre particuliers et aux offres de transport privé.
- Connaître les dispositions relatives aux intermédiaires, en ce qui concerne la relation avec le conducteur.
- Connaître les dispositions relatives aux exploitants : les modalités d'inscription au registre des VTC, les règles relatives à la capacité financière...
- Connaître les obligations spécifiques relatives aux véhicules d'exploitation (dimensions, puissance, âge...) et connaître leur signalétique.
- Savoir établir les documents relatifs à l'exécution de la prestation de transport qui doivent être présentés en cas de contrôle.

Nous reprenons dans ce chapitre les différents paragraphes soulevant les points législatifs tels qu'ils sont décrits et dans l'ordre où ils sont présentés dans les dispositions sur l'examen, prises en octobre 2016.

Ces différents points s'articulent selon trois parties principales :

- **L'organisation de la voie publique** où les taxis et VTC doivent apprendre à cohabiter en respectant des règles et la législation.
- **L'accès à la profession** qui comprend non seulement la validation de l'examen, mais aussi les différentes inscriptions dans les organismes professionnels, le choix de statuts professionnels, ainsi que les obligations en termes de capacité financière et d'assurances.

- **La pratique du métier au quotidien** qui suppose notamment que le chauffeur VTC soit toujours susceptible de présenter son bon de mission en règle, en plus de respecter scrupuleusement le Code de la route. On peut aussi mettre dans cette partie les règles pour la prise en charge des personnes à mobilité réduite, ou la connaissance des différents agents susceptibles de procéder à des contrôles.

1- LES TEXTES LÉGISLATIFS ET RÉGLEMENTAIRES S'APPLIQUANT AU TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES

Il est fortement recommandé de lire attentivement tous les textes des lois répertoriés dans l'annexe 3 « Textes officiels », afin de s'imprégner de toutes les réglementations en vigueur. Vous trouverez dans ce chapitre tous les textes législatifs et réglementaires indispensables.

POUR LES VTC

- Décret n° 2014-1725 du 30 décembre 2014 relatif au transport public particulier de personnes.

<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2014/12/30/INTS1426417D/jo/texte>

- Arrêté du 28 janvier 2015 relatif à la capacité financière des exploitants de voitures de transport avec chauffeur.

<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2015/1/28/DEVT1500039A/jo/texte>

- Arrêté du 28 janvier 2015 relatif à la signalétique des voitures de transport avec chauffeur.

<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2015/1/28/DEVT1500043A/jo/texte>

- Arrêté du 9 décembre 2015 portant création d'un traitement de données à caractère personnel dénommé « VTC » relatif aux obligations d'inscription et de déclaration des entreprises mettant à la disposition de leur clientèle une ou plusieurs voitures de transport avec chauffeur.

<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2015/12/9/DEVT1528892A/jo/texte>

- Arrêté du 28 septembre 2016 modifiant l'arrêté du 2 février 2016 relatif à la formation et à l'examen de conducteur de voiture de transport avec chauffeur.

<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2016/9/28/DEVT1625982A/jo/texte>

- **Loi Laurent Grandguillaume, loi du 29 décembre 2016 relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes et parue au Journal officiel du 30 décembre 2016** a pour objectif de réguler le secteur du Transport Public Particulier de Personnes (TPPP) et de créer une concurrence saine entre les acteurs du secteur (Taxi, VTC, Loti, centrales de réservation de type Uber).

<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/loi/2016/12/29/DEVX1617651L/jo/texte>

- Arrêté du 6 avril 2017 relatif aux programmes et à l'évaluation des épreuves des examens d'accès aux professions de conducteur de taxi et de conducteur de voiture de transport avec chauffeur

<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2017/4/6/DEVT1710354A/jo/texte>

- Décret n° 2017-483 du 6 avril 2017 relatif aux activités de transport public particulier de personnes et actualisant diverses dispositions du code des transports.

<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2017/4/6/DEVT1629017D/jo/texte>

PRÉSENTATION DE LA LOI GRANDGUILLAUME

Cette loi, issue de la médiation conduite par le député Laurent Grandguillaume et de la concertation menée par le Gouvernement avec l'ensemble des acteurs du transport public particulier de personnes, comporte différentes dispositions renforçant le dispositif juridique de régulation de l'activité du secteur et notamment des conditions d'accès à la profession des conducteurs de transport public particulier de personnes. Parmi ces dispositions, l'article 10 de la loi confie l'organisation des examens de conducteurs de taxi et de conducteurs de voiture de transport avec chauffeur aux chambres de métiers et de l'artisanat de région. Ainsi, les examens taxis ne seront plus organisés par les préfetures et les examens VTC ne se dérouleront plus dans les centres de formation. Le réseau des chambres des métiers et de l'artisanat assurera l'organisation et la réalisation des épreuves pour les candidats à chacune des deux professions dès la publication des textes réglementaires d'application de la loi.

L'Assemblée permanente des chambres de métiers et de l'artisanat, qui assure le pilotage national du nouveau dispositif, publiera très prochainement le calendrier des sessions d'examens pour l'année 2017.

Les renseignements relatifs aux modalités pratiques d'organisation et d'inscription des candidats sont à demander à la chambre de métiers et de l'artisanat de votre région. Un arrêté définissant les contenus des épreuves et les modalités d'évaluation sera prochainement publié et assurera la mise en œuvre du « tronc commun » d'examen de conducteur de taxi et de conducteur de VTC.

Les grands axes de cette loi sont donc les suivants :

- Transmission des données imposée aux acteurs du secteur du transport public particulier de personnes, mais « à des fins statistiques ». Ses modalités d'application seront définies par décret en Conseil d'État, après avis de l'Autorité de la concurrence et de la CNIL.

- Conversion des chauffeurs Loti (soumis à la loi pour le transport intérieur, dite « Loti », réglementant le transport occasionnel de personnes) en VTC dans un délai d'un an (1^{er} janvier 2018) à compter de la promulgation de la loi sous peine de ne plus pouvoir exercer cette activité à moins que leurs véhicules aient la capacité de transporter au moins dix passagers. Dans ce cadre-là, il ne leur sera alors pas interdit de travailler avec des centrales de réservation type Uber en agglomération de plus de cent mille personnes, mais il leur sera

imposé une capacité de dix places pour être dédié uniquement au transport régulier type transport scolaire ou d'entreprise. Désormais le statut des LOTI pour le transport public particulier de personnes, reconnaissable à la vignette violette apposée sur leur pare-brise avant et arrière, serait limité aux villes de moins de cent mille habitants. Seuls les titulaires de la carte VTC pourront exercer à partir du 1^{er} janvier 2018.

- Les plateformes de type Uber seront désormais qualifiées de « centrales de réservation » et devront « vérifier l'attestation d'assurance de responsabilité civile professionnelle des entreprises dont les conducteurs relèvent ».
- À l'exception du covoiturage, la possibilité de réserver une place dans un véhicule est limitée aux courses sur réservation (Uberpool, G7 Partagé...), et non aux commandes immédiates (Uber, Taxi...).
- Organisation de l'examen de chauffeur confié aux chambres de métiers et de l'artisanat sous contrôle d'un comité national pour la mise en place du tronc commun Taxis/VTC.
- Maintien de l'obligation pour les taxis de disposer d'un terminal de paiement électronique, pour permettre aux passagers de régler leur course par carte bleue dans le véhicule.

POUR LES TAXIS

Selon la loi n° 95-66 du 20 janvier 1995, l'appellation Taxi est réservée aux véhicules automobiles. Ils doivent utiliser un dispositif lumineux extérieur ainsi qu'un taximètre. Seuls les taxis sont autorisés à stationner sur la voie publique en attendant un client.

- Arrêté du 3 mars 2009 relatif aux conditions d'organisation de l'examen du certificat de capacité professionnelle de conducteur de taxi
<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2009/3/3/IOCA0831276A/jo/texte>
- Décret n° 2014-1725 du 30 décembre 2014 relatif au transport public particulier de personnes
- Articles L312-1 à L312-12, R3120-1 à R3120-11 et article R3121-17
<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2014/12/30/INTS1426417D/jo/texte>
- Arrêté du 6 avril 2017 relatif aux programmes et à l'évaluation des épreuves des examens d'accès aux professions de conducteur de taxi et de conducteur de voiture de transport avec chauffeur
<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2017/4/6/DEVT1710354A/jo/texte>
- Décret n° 2017-483 du 6 avril 2017 relatif aux activités de transport public particulier de personnes et actualisant diverses dispositions du code des transports
<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2017/4/6/2017-483/jo/texte>

POUR LES MOTOS À DEUX OU TROIS ROUES

Selon la loi n° 95-66 du 20 janvier 1995, les sociétés de transports de personnes à moto à titre onéreux (taxi-moto et taxi-scooter) ne sont pas considérées comme des taxis.

- Décret n° 2010-1223 du 11 octobre 2010 relatif au transport public de personnes avec conducteur. Chapitre 1^{er} : dispositions relatives au transport à titre onéreux de personnes par véhicules motorisés à deux ou trois roues, articles 1 à 7.
<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2010/10/11/IOCA1011644D/jo/texte>
 - Décret n° 2014-1725 du 30 décembre 2014 – art. relatif au transport public particulier de personnes et révisant le décret du 11 octobre 2010.
<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2014/12/30/INTS1426417D/jo/texte>
 - Arrêté du 17 mars 2015 relatif à l'attestation annuelle d'entretien des véhicules motorisés à deux ou trois roues utilisés pour le transport public particulier de personnes.
<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2015/3/17/INTS1507074A/jo/texte>
 - Arrêté du 17 mars 2015 relatif à la signalétique des véhicules motorisés à deux ou trois roues utilisés pour le transport public particulier de personnes.
<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2015/3/17/INTS1507070A/jo/texte>
 - Arrêté du 17 mars 2015 relatif aux caractéristiques des véhicules motorisés à deux ou trois roues utilisés pour le transport public particulier de personnes.
<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2015/3/17/INTS1507067A/jo/texte>
- Conformément à l'article R3123-1 du Code des transports, l'autorité administrative compétente pour délivrer la carte professionnelle de conducteur de véhicules motorisés à deux ou trois roues, mentionnée à l'article L3123-2-1, est le préfet du département dans lequel le demandeur est domicilié, ou, dans la commune de Paris, le préfet de police.
- Pour les conducteurs de deux ou trois roues de TPPP, les conditions d'aptitude professionnelle mentionnées à l'article L3123-1-1° sont constatées :
- soit par la réussite d'un examen dans les conditions définies par arrêté conjoint du ministre chargé de l'économie et du ministre de l'Intérieur ;
 - soit par la production d'un titre délivré par un autre État membre de l'Union européenne ou un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou d'un titre reconnu par l'un de ces États, équivalent au certificat attestant de la réussite à l'examen mentionné ci-dessus ;
 - soit par toute pièce de nature à établir une expérience professionnelle d'une durée minimale d'un an dans des fonctions de chauffeur professionnel de personnes, au cours des dix

années précédant la demande de carte professionnelle.

Conformément aux dispositions précitées et dans l'attente de la publication de l'arrêté concernant la mise en place d'un examen, vous devez justifier d'une expérience professionnelle d'une durée minimale d'un an et **à temps complet** dans des fonctions de chauffeur professionnel de personnes au cours des dix années précédant la demande de carte professionnelle (douze bulletins de salaire au minimum accompagnés d'un certificat ou d'une attestation d'employeur signifiant qu'il s'agit bien d'une activité professionnelle de chauffeur dans le domaine du transport de personnes).

Remarque : les modalités de l'examen ne sont pas encore définitivement fixées à ce jour, et ne devraient pas l'être avant la fin du 1^{er} semestre 2017.

2- LA RÉGLEMENTATION RELATIVE À L'UTILISATION DE LA VOIE PUBLIQUE POUR LA PRISE EN CHARGE DE LA CLIENTÈLE.

► Interdiction de la « location à la place » (= définir préalablement un trajet avec des points d'arrêts et permettre postérieurement aux clients de réserver une place dans le véhicule).

► Interdiction de prise en charge d'un client sur la voie ouverte à la circulation publique à moins de pouvoir justifier d'une réservation préalable du client à fournir impérativement en cas de contrôle.

► La réservation préalable doit pouvoir être prouvée au moyen d'un ticket de réservation (sur support papier ou électronique), comportant obligatoirement les informations suivantes :

- Nom ou dénomination sociale et coordonnées de la société exerçant l'activité
- Nom et coordonnées téléphoniques du client
- Date et heure de la réservation,
- Date, heure et lieu de la prise en charge du client.

► Obligation à la fin de la course pour le chauffeur VTC soit de retourner à l'établissement de son exploitant soit de stationner hors de la chaussée (un parc de stationnement ou un garage par exemple), sauf s'il justifie d'une autre réservation préalable ou d'un contrat avec un autre client.

► Interdiction de la maraude entendue comme la quête de clients sur la voie ouverte à la circulation publique hors zone de rattachement. Donc un chauffeur VTC ne peut ni stationner ni circuler sur la voie publique, en quête de clients en vue de leur prise en charge sans réservation.

Remarque : l'absence de réservation préalable et la quête illicite de clients sont punies d'un an d'emprisonnement et d'une amende de 15 000 €, avec pour les personnes physiques des peines complémentaires (suspension de cinq ans du permis de conduire, immobilisation du véhicule pendant un an maximum ou confiscation définitive).

► Interdiction de stationner à l'abord des gares et des aérogares, sauf si le véhicule est réservé et dans la limite d'un délai d'une heure avant la prise en charge souhaitée du client, à la date prévue de la réservation. (Article D 3120-3).

► Interdiction stricte pour les véhicules de tourisme avec chauffeurs d'utiliser les voies de bus. Seuls les capacitaires en ont le droit à certaines conditions : soit être chargé d'un client lors de son utilisation ou soit être à vide pour aller chercher votre client à condition d'avoir votre bon de réservation en cas de contrôle.

3- LES OBLIGATIONS GÉNÉRALES RELATIVES AUX VÉHICULES.

Les véhicules destinés au transport de personnes doivent remplir les conditions suivantes :

- Entre quatre et neuf places, chauffeur compris,
- Moins de six ans (sauf véhicules de collection),
- Au moins quatre portes,
- Des dimensions minimales hors tout : 4,50 m x 1,70 m,
- Un moteur d'une puissance nette supérieure ou égale à 84 kW soit 115 CV.

Remarques :

- Ces conditions ne s'appliquent pas aux véhicules hybrides et électriques.
- Il est interdit d'utiliser une voiture de transport avec chauffeur munie d'équipements spéciaux pouvant créer une confusion avec un véhicule de taxi.

► La signalétique obligatoire pour une voiture VTC d'une carte professionnelle sécurisée et infalsifiable (délivrée par l'imprimerie nationale au tarif de 61€) et d'un macaron sécurisé et infalsifiable (lié à l'inscription au registre des exploitants de VTC et délivré par l'imprimerie nationale au prix de 36€) pour sécuriser l'exercice de la profession, faciliter les contrôles, fluidifier les procédures, attester que le propriétaire du véhicule est inscrit au registre et garantir des conditions de concurrence loyale entre les acteurs du transport public particulier de personnes.

Le macaron est sécurisé physiquement par le recours à des matériaux et à des éléments visuels complexes, ainsi que par un QR-code contenant des éléments issus du registre et permettant de faciliter les vérifications par les forces de contrôle. Il doit être apposé sur le