



NOTE OFFICIELLE D'OBSERVATIONS – TEXTE INTÉGRAL

Projet de loi relatif à la lutte contre les fraudes sociales et fiscales (NOR : SFHT2521808L – 14 octobre 2025)

Le présent document constitue la version intégrale des observations transmises, reprenant sans omission l'ensemble des points juridiques, techniques et opérationnels évoqués : transposabilité européenne, articles 7 et 8, géolocalisation certifiée + horodatage, distinction domaine public/privé, base nationale « le.vtc », interconnexions (GVE/SIV/CNT/préfectures/métropoles/municipalités/plateformes), application miroir et coupe-appli, identification extérieure des VTC, réciprocité CPAM/taxis, voies de bus, capacitaires, responsabilisation du consommateur, véhicules relais, centres agréés, DGCL (signalétique communale), zones blanches, véhicules loués et fourrière, open-data et preuve numérique incontestable.

1) Chaîne de responsabilité & transposabilité européenne

Le Titre I, Article 8 (II) du projet transfère la charge du contrôle sur le « professionnel mentionné à l'article L.3141-1 » vis-à-vis des exploitants (L.3122-1), avec sanction L.3143-5 (plafond par mise en relation). En conséquence, la plateforme (Uber/Bolt/Heetch) se voit réduite à un rôle d'« interface de mise en relation », malgré son contrôle économique du service (attribution des courses, tarification, commission, déréférencement/déconnexion). Cette construction est inconciliable avec la qualification issue du droit européen de « société de transport » et rompt la chaîne de transposabilité en dissociant le centre organisateur (plateforme) de la responsabilité opérationnelle.

Observation : la déconnexion affaiblit l'effectivité de la lutte anti-fraude et expose le texte à une critique de non-convergence avec la jurisprudence européenne.

2) Obligation théorique sans outils probatoires opposables

L'obligation d'« assurer » la conformité (travail dissimulé, emploi non autorisé) est dépourvue de mécanismes de preuve : aucune interconnexion contraignante entre les données des plateformes (bons, horodatages, statuts), les registres de l'État (registre VTC, SIV), et les outils de contrôle (GVE, CNT, préfectures/municipalités). Sans preuve exogène certifiée, l'obligation demeure déclarative et non opposable.



3) Réciprocité implicite avec l'article 7 – Taxis/CPAM (L.322-5-3 CSS)

Le nouvel article L.322-5-3 du Code de la sécurité sociale (article 7 du projet) impose aux taxis conventionnés un dispositif certifié de géolocalisation et de facturation. Ce socle probatoire permet un contrôle en temps réel par les caisses et l'État. À l'inverse, l'article 8 exige des plateformes qu'elles s'« assurent » de la conformité des VTC sans doter l'administration d'un outil probatoire équivalent. Cette asymétrie empêche un contrôle effectif de la maraude électronique et des conditions d'exercice.

4) Géolocalisation certifiée, horodatage opposable & maraude électronique

Le contrôle d'une prise en charge VTC repose sur la démonstration du lieu exact et de l'heure exacte d'acceptation d'une course. **Cette mention doit être intégrée sur la base juridique VTC :** L.3122-4 (réservation préalable & preuve), R.3122-12 (support électronique horodaté : date/heure/lieu). Problème : l'horodatage est interne à la plateforme et non certifié par un tiers. Solution probatoire : boîtier certifié (scellé, signature cryptographique, synchronisation, journal immuable) enregistrant position et heure d'acceptation afin de confronter, en cas de contrôle, le bon de commande et la position réelle au même instant.

Cas pratique : bon Uber à 14:10. Le boîtier certifie que le véhicule était 1) sur la voie publique (maraude illégale), ou 2) en espace privé dûment autorisé (cf. infra). En cas d'incohérence notoire entre app et boîtier, une responsabilité de la plateforme est tracée (journal numérique d'évidence).

Note WhatsApp le 28/10/2025 : le texte (article L.3141-2-1 du Code des transports) dit bien que les plateformes comme Uber ou Bolt doivent s'assurer que les exploitants respectent la loi, mais il n'y a aucun moyen technique pour le vérifier réellement.

Le boîtier servirait pas juste à tracer les trajets, mais surtout à voir où se trouvait le véhicule au moment exact où la course a été acceptée.

Exemple : si un chauffeur présente un bon de commande Uber daté de 14h, on peut vérifier grâce au boîtier s'il était à ce moment-là sur la voie publique (donc en maraude électronique interdite), ou dans un parking privé autorisé. Donc un horodatage électronique aussi intégré à ce boîtier de géolocalisation. Qui permettra de responsabiliser la plateforme directement si une incohérence est constatée entre l'application et l'horodatage.

Et quand je dis "privé", c'est important : hors voirie publique = parkings d'aéroports, de supermarchés, d'entreprises, de copropriétés, etc.

Mais ça reste du domaine privé, donc le chauffeur doit avoir une autorisation écrite du propriétaire ou du gestionnaire des lieux. Ajouter dans le code des transports que le terme hors voirie relève aussi du domaine privé.



S'il n'a pas cette autorisation, même là, sa course reste irrégulière et constitue un usage commercial abusif du domaine privé (réprimé par le Code civil, art. 1240 et suivants, et le Code de commerce, art. L.121-1 sur la loyauté de la concurrence).

Ensuite, il faudrait que le boîtier soit directement relié aux applications Uber, Bolt, Heetch, etc. L'idée est simple : si le chauffeur n'a pas ses documents à jour (licence, carte pro, assurance, autorisation d'accès privé, etc.) ou que le boîtier détecte une position non conforme, l'application se déconnecte automatiquement.

Aucune possibilité de se connecter ni d'accepter une course tant que tout n'est pas en règle. Ce serait une régulation intelligente, automatique et légale.

Dans un troisième temps, le système doit être interconnecté avec les GVE (Gestionnaires de Verbalisation Électronique) utilisés par la police municipale et le reste des FDO.

Les GVE, qui sont déjà connectés au SIV (Système d'Immatriculation des Véhicules), aux registres des exploitants VTC et taxis, et au Centre national de traitement (CNT), permettraient aux forces de l'ordre de :

- *voir en temps réel la position exacte des véhicules VTC,*
- *accéder à la liste des bons de commande émis via les plateformes,*
- *et verbaliser immédiatement les infractions (maraude, absence d'autorisation, fraude, ou travail dissimulé).*

Ce dispositif existe déjà côté taxis via les CPAM :

les taxis conventionnés sont équipés de boîtiers certifiés interconnectés au système de facturation et de géolocalisation de la Sécurité sociale (art. L.322-5-3 du Code de la sécurité sociale).

La réciprocité est donc parfaitement justifiée pour les VTC.

Même obligation, même contrôle, même transparence.

5) Domaine public vs domaine privé – Autorisation expresse

Hors voirie publique = espace privé (parkings d'aéroports/supermarchés/entreprises, voies internes, copropriétés). L'acceptation d'une course dans un espace privé n'est régulière qu'en présence d'une autorisation expresse du propriétaire/gestionnaire. À défaut, usage commercial abusif (fondements : art. 1240 C. civ. – responsabilité délictuelle ; art. L.121-1 C. com. – loyauté). La preuve doit être jointe au profil conducteur/exploitant et horodatée ; le boîtier référence l'identifiant de l'autorisation.

6) Base nationale « le.vtc » – Interconnexions

GVE/SIV/CNT/Préfectures/Plateformes

Création d'une base opérationnelle « le.vtc » s'appuyant sur le registre national VTC pour publier une fiche publique par véhicule (statut légal, exploitant, assurance, validités, autorisation privée, identifiants). Interconnexions : GVE (verbalisation), SIV (immatriculation/propriétaire), CNT (traitement PV),



préfectures/métropoles/municipalités (arrêtés/répertoires), plateformes (API bons/états). Accès profilé : forces de l'ordre (lecture complète), public (version anonymisée RGPD).

7) Application miroir & coupe-appli (compliance by design)

Application miroir (Police/Gendarmerie/PM/DREAL) : accès temps réel à la position certifiée, aux bons horodatés, à l'assurance, au statut carte pro/licence, aux autorisations privées. Coupe-appli : l'interfaçage boîtier↔plateforme empêche la connexion/acceptation si : documents expirés, position non conforme, autorisation privée absente/éteinte. Un journal de conformité signé engage la plateforme lorsqu'elle autorise une connexion malgré un défaut.

8) Identification extérieure obligatoire des VTC – Signalétique inviolable – Location de voiture pour particulier

La vignette pare-brise est insuffisante (invisible, amovible, falsifiable). Mise en place d'une plaque extérieure inviolable, vissée (avant ou arrière), avec numéro unique lié au registre L.3122-1, QR pointant vers la fiche « le.vtc », visibilité jour/nuit (rétroréfléchissant). Rappel : cette signalétique n'ouvre aucun droit taxi (stations, maraude, voies bus).

Voies réservées : R.412-7 Code de la route ; prérogatives taxis : R3121-1 Code des transports ; VTC : L.3122-9 (pas de maraude, pas de stationnement en quête de clients, pas de voies bus).

Note WhatsApp le 28/10/2025 : Rendre les VTC identifiables de l'extérieur.

La signalétique pare-brise actuelle est insuffisante.

Imposer une plaque extérieure VTC inviolable :

- à l'arrière (à côté de la plaque d'immatriculation) ou à l'avant vissée sur la carrosserie ;
- numéro unique lié au registre L.3122-1 CT, QR code renvoyant à la fiche publique « le.vtc » (autorisation, validité d'assurance, identité de l'exploitant) ;
- visible jour/nuit (rétroréfléchissante).

Les Effets :

- dissuasion de la location de masse envers les agences tels que Avis Hertz etc et en anonyme ;
- distinction immédiate entre vrai VTC et faux chauffeur (fausse carte / pas de carte) ;
- contrôle flash par police, gendarmerie ou police municipale sans dépendre de l'application.

Les Bases : pouvoir de police et sécurité des usagers (ordre public) + transparence du marché (L.3120-1, L.3141-1 CT).

Il faut régler le problème des voitures de location utilisées par les VTC.

Aujourd'hui, ces véhicules échappent à la saisie ou à la fourrière, car le conducteur n'en est pas propriétaire.



Ce principe découle des articles L.211-1 et L.311-1 du Code des procédures civiles d'exécution : seuls les biens appartenant au débiteur peuvent être saisis.

Résultat : même en cas d'infraction grave, le véhicule reste intouchable.

Mais ce principe doit être renversé dans le cadre de l'activité professionnelle.

Lorsqu'un véhicule de location est utilisé pour une activité commerciale illicite ou frauduleuse, il devient instrument d'infraction et peut être immobilisé ou mis en fourrière à titre conservatoire, conformément à l'article L.325-1 du Code de la route et à la jurisprudence sur les véhicules utilisés à des fins délictueuses (Crim., 23 janv. 2018, n° 17-81.887).

C'est la même logique que pour les véhicules servant à des trafics : l'usage prévaut sur la propriété.

Donc rien n'empêche le législateur d'étendre cette possibilité aux VTC utilisant des véhicules loués.

9) Liberté d'entreprendre – Ordre public & proportionnalité

La liberté du commerce n'est pas absolue ; des restrictions proportionnées sont admises pour des motifs de sécurité, d'ordre public, de lutte contre la fraude, et de protection du consommateur. Les exigences techniques ci-dessus n'entraînent pas l'activité : elles en garantissent la licéité et la traçabilité.

10) Capacitaires – Prévenir les fuites de régulation

Sans dispositif équivalent (boîtier certifié, identification externe, interopérabilité GVE/SIV/CNT, base opposable), une partie de la fraude se déplacera vers le statut capacitaire, en particulier dans les villes >150 000 habitants et <150 000 habitants. Une harmonisation anti-fraude est nécessaire pour éviter le contournement du dispositif.

Observations – Régime des capacitaires et risque d'exploitation des failles

Le projet de loi, en renforçant les contrôles sur les taxis et les VTC, laisse subsister une faille importante : le recours aux capacitaires.

Aujourd'hui, un capacitaire n'est pas soumis aux mêmes contraintes qu'un taxi ou un VTC. Surtout, contrairement à ce que beaucoup pensent, il n'existe aucune interdiction absolue pour un capacitaire d'exercer dans les villes de plus de 150 000 habitants.

La restriction ne porte pas sur le territoire, mais uniquement sur le type d'activité déclarée et la nature du transport (occasionnel, à la place, régulier, scolaire, etc.).

Ce vide permet déjà à Uber et à d'autres plateformes d'utiliser le statut capacitaire comme catégorie de repli, en contournement des règles VTC, notamment via :



- transport occasionnel déguisé,
- contrats fictifs,
- navettes régulières,
- ou transport à la place sous couvert de réservation.

Si le dispositif anti-fraude ne leur est pas appliqué, Uber pourra déplacer massivement les chauffeurs vers ce statut, comme elle l'a fait par le passé pour contourner d'autres réglementations.

Proposition :

« Les mesures prévues pour les exploitants VTC doivent être étendues aux capacitaires afin d'éviter tout contournement.

Suppression des régimes dérogatoires permettant aux capacitaires d'exercer dans les grandes agglomérations sans boîtier certifié, sans identification extérieure, sans interconnexion avec les autorités, et sans preuve de réservation préalable.

Toute prise en charge de passagers contre rémunération dans les agglomérations supérieures à 150 000 habitants doit relever soit du régime taxi, soit du régime VTC, avec les mêmes obligations de contrôle et de traçabilité. »

Cela ferme la faille juridique et empêche les plateformes de déplacer les chauffeurs d'un statut vers un autre pour contourner la loi.

11) Responsabilisation du consommateur (demande illicite)

Par analogie : L.611-1 CP (services sexuels), L.3421-1 CSP (stupéfiants), L.8221-1 CT (travail dissimulé), 321-1 CP (recel). Création d'une infraction autonome : « recours à un service de transport particulier non autorisé ». Finalité : tarir la demande et casser la viabilité économique des offres clandestines.

12) Véhicules relais – Référentiel JORF 06-08-2023 & contrôle GVE

Référentiel taxis relais (Arrêté du 28 juillet 2023 – JORF n°0181) : enregistrement préfectoral ; documents à bord (ADS/carte stationnement du taxi remplacé, CI du véhicule remplacé, assurance) ; attestation d'immobilisation « émise par l'assureur » (dates & n° de dossier) ; macaron inviolable + QR ; contrôle GVE ; immobilisation L.325-1 C. route. Transposition des principes probatoires aux catégories concernées pour fermer la faille « faux relais »/flottes.

Centres agréés : tenue d'un journal des installations/désinstallations, déclaration en base, auditabilité. Manquements graves : coresponsabilité administrative (mise en circulation d'un relais non conforme).



Signalétique territoriale DGCL : n'afficher que la « commune » enregistrée DGCL, ou « TAXI RELAIS » selon les cas ; proscrire les zones métropolitaines non reconnues.

ns la continuité de l'arrêté du 28 juillet 2023 relatif aux véhicules de remplacement temporaire des taxis , il est proposé d'étendre le dispositif à la lutte anti-fraude, afin de sécuriser l'usage des véhicules relais et de supprimer les pratiques d'optimisation ou de contournement actuellement observées.

Le recours aux véhicules relais, lorsqu'il n'est pas strictement encadré, permet aujourd'hui des dérives : mise en circulation de véhicules non autorisés, absence de justification d'immobilisation du véhicule principal, exploitation de flottes entières sous couvert de « relais », et contournement des règles territoriales liées aux autorisations de stationnement (ADS).

Pour rendre le système opposable, traçable et contrôlable en temps réel, il est proposé :

1. Interconnexion automatique avec les préfectures, métropoles et municipalités

Sur la base du répertoire prévu à l'article 3 de l'arrêté du 28 juillet 2023 , tout véhicule relais doit être inscrit dans une base numérique nationale, indiquant :

- immatriculation,
- période d'autorisation,
- exploitant,
- commune de rattachement,
- justificatifs d'assurance.

Cette base doit être accessible aux forces de l'ordre via le GVE.

2. Géolocalisation certifiée

Tout véhicule relais doit être équipé d'un boîtier de géolocalisation certifié (même norme que les taxis conventionnés), permettant :

- l'horodatage de l'activation du relais,
- le suivi de la période autorisée,
- la désactivation automatique en fin de validité.

Le boîtier doit être installé uniquement par des centres agréés, soumis à la même obligation de contrôle et de traçabilité que pour les taxis.



Les centres agréés doivent également déclarer chaque installation ou désinstallation dans la base nationale, sous peine de sanctions administratives.

2 bis. Obligation de vérification préalable par les centres agréés et les Installateurs.

Avant toute pose, installation d'équipements taxi classique, ou d'un taxi relai, activation, remplacement ou désactivation d'un boîtier sur un taxi relais, le centre agréé (et l'installateur agissant pour son compte) doit :

Vérifier les pièces suivantes, en cours de validité :

- ADS (ou carte de stationnement) du taxi remplacé ;
- Certificat d'immatriculation du véhicule remplacé ;
- Attestation d'assurance (responsabilité civile pro, garanties d'exploitation) ;
- Attestation d'immobilisation émise par l'assureur (date de début/fin, n° de dossier) — aucune attestation de garage n'est recevable. Afin de lutter contre les attestations de complaisance.

Consigner ces vérifications dans un journal de conformité (date/heure, identité de l'installateur, n° de série du boîtier, immatriculation, n° ADS, références d'assurance et d'attestation), conservé au moins 5 ans.

Déclarer immédiatement en base nationale la pose/activation (ou la dépose/désactivation), avec téléversement des pièces contrôlées (PDF/scan lisible).

Refuser toute installation/activation si une pièce est absente, périmée ou incohérente (blockage automatique de l'activation dans la base ; mention "NON CONFORME").

Se soumettre au contrôle GVE et aux audits préfectoraux (accès au journal, pièces, traçabilité des opérations).

3. Présentation obligatoire de l'autorisation de stationnement

Dans le cas d'un taxi relais, le conducteur doit présenter obligatoirement : l'autorisation de stationnement (ADS) du taxi remplacé ou la carte de stationnement, le certificat d'immatriculation du véhicule remplacé, l'attestation d'assurance, et une attestation d'immobilisation émise par l'assureur (date, période, numéro de dossier).

Aucune attestation de garage ne doit être acceptée, afin d'éviter les documents de complaisance.

4. Signalétique conforme à la DGCL



Afin d'éviter les dérives consistant à indiquer des zones fictives, des aires métropolitaines ou des localisations non reconnues, la signalétique du taxi (et du taxi relais) ne doit contenir que :

le nom d'une commune enregistrée auprès de la DGCL,
ou la mention « TAXI RELAIS » conformément aux dispositions de l'arrêté.

Toute signalétique utilisant des termes non validés par la DGCL serait sanctionnable.

5. Macaron inviolable avec QR Code

Chaque véhicule relais doit porter un macaron inviolable, visible, daté, avec QR code renvoyant à la fiche publique dans la base nationale.

Lorsque la période est expirée ou non justifiée, le GVE signale automatiquement l'irrégularité et l'agent peut immobiliser le véhicule sur la base de L.325-1 du Code de la route.

6. Contrôle via GVE

Le GVE doit interroger automatiquement :

la base régional et nouvellement national des relais,
les justificatifs enregistrés (ADS, assurance, attestation d'immobilisation),
la géolocalisation du boîtier.

Si un élément est manquant, expiré ou incohérent, l'application affiche un signal rouge → PV, immobilisation ou mise en fourrière.

Les centres agréés qui installent ou activent des véhicules relais doivent eux-mêmes être contrôlables via GVE, afin d'éviter les installations frauduleuses ou complaisantes.

7. Responsabilité conjointe

En cas de fraude :

exploitant,
conducteur,
et centre agréé (s'il a accepté de mettre en circulation un relais sans justificatifs)
peuvent être sanctionnés administrativement.

Objectif

Ce dispositif rend :

✓ la fraude impossible,



- ✓ le contrôle instantané,
- ✓ la traçabilité totale,
- ✓ et l'information publique et opposable.

Il s'intègre naturellement à la logique de la loi anti-fraude, en fermant la principale faille actuelle : les véhicules relais utilisés sans justification, sans attestation d'assurance, ou hors de leur commune d'attache.

13) Véhicules loués – Immobilisation & fourrière (instrument de l'infraction)

Bien que la saisie patrimoniale soit limitée aux biens du débiteur (CPCE L.211-1, L.311-1), l'immobilisation et la fourrière relèvent du Code de la route L.325-1 : le véhicule, même loué, peut être neutralisé en tant qu'instrument de l'infraction (maraude, travail dissimulé, usage abusif d'espace privé, fraude manifeste). Les agences de location sont tenues d'un devoir de vérification (licence, carte pro, assurance, boîtier, signalétique).

14) Zones blanches – Ordre public & prévention des rassemblements illégaux

Dans les périmètres sensibles (gares, aéroports, abords d'équipements), la définition de « zones blanches » vise à prévenir la maraude, les regroupements et les troubles à l'ordre public. Ces périmètres sont compatibles avec la logique anti-fraude et s'articulent avec les outils de géolocalisation et de coupe-appli.

Ajout à la note – Proposition d'observation

Définition des abords d'aéroports et des abords de gares

Afin d'empêcher les pratiques de maraude et de contournement dans les zones limitrophes, il est proposé que la notion d'« abords » des aéroports et des gares soit définie légalement sur la base du cadastre.

Proposition : Cette définition supprimerait les zones grises exploitées par les plateformes et faciliterait les contrôles.

« Constituent les abords d'un aéroport ou d'une gare l'ensemble des parcelles cadastrales, publiques ou privées, rattachées à l'exploitation de l'équipement, incluant les parkings, voies d'accès, zones commerciales attenantes et espaces de stationnement dépendants ou connexes. Toute activité de prise en charge de passagers, de mise à disposition de véhicules ou de recherche de clientèle dans ce périmètre est soumise aux autorisations prévues par les autorités compétentes. »



Cette définition supprimerait les zones grises exploitées par les plateformes et faciliterait les contrôles.

Sources juridiques :

Références & bases juridiques (rappel)

- L.3141-1, L.3143-5, L.3120-1, L.3122-1, L.3122-4, L.3122-9, R.3122-12, R3121-1 (Code des transports).
- L.322-5-3 (Code de la sécurité sociale) – géolocalisation/facturation taxis conventionnés (CPAM).
- R.412-7 (Code de la route) – voies réservées ; L.325-1 – immobilisation/fourrière.
- 1240 (Code civil) – responsabilité délictuelle ; L.121-1 (Code de commerce) – loyauté commerciale.
- Arrêté du 28 juillet 2023 (JORF n°0181 du 06-08-2023) – véhicules de remplacement temporaire (taxis relais).

ANNEXE A – Support juridique national ZONE BLANCHE Cabinet GOLDWIN

Lyon le
28 octobre 2025

Mourad Bendriss Président
Ahtman Vice-President
Gehad Rejim Délégué-Général

