

LES RÉOLUTIONS DU 50^e CONGRES

Les délégués au 50^e congrès de la Chambre Syndicale des Cochers Chauffeurs CGT-Taxis réunis le 13 décembre 2017 à la Bourse du travail de Paris constatent que la politique suivie, décidée et appliquée par les pouvoirs publics en faveur des intérêts patronaux, rend la situation économique et sociale des chauffeurs, de plus en plus difficile :

- Suppression de la détaxe ;
- Déréglementation de la profession (protocole du 28 mai 2008) avec notamment la casse du numerus clausus ;
- Loi du 22 juillet 2009 qui a entraîné une déréglementation totale du secteur de transport de personne avec la prolifération incontrôlée des contrefaçons de taxis (VTC, LOTI, service à la personne, motos...) qui aggrave les conditions de travail des taxis de France ;
- Légalisation des malversations patronales pour en faire supporter le coût aux chauffeurs (location/location-gérance...) ;
- Absence totale de démocratie et de concertation avec le Ministère des Transports et en préfecture ;
- Difficultés liées à la crise économique et aggravées par l'augmentation incessante du coût de la vie, du prix des carburants, du coût des réparations...

La CGT-Taxis réaffirme sa détermination d'agir contre la dégradation économique, sociale et structurelle de l'industrie du taxi résultant de l'action conjointe des pouvoirs de tutelle et du patronat au détriment des chauffeurs et du service rendu aux usagers.

Les délégués sont convaincus que des changements fondamentaux sont indispensables pour rendre à notre profession la place qu'elle a vocation d'assurer dans l'ensemble des transports au service du public, convaincus également que l'amélioration de notre service passe nécessairement par de meilleures conditions sociales et économiques pour les chauffeurs.

Pour préserver l'équilibre économique de la profession, les Cochers Chauffeurs CGT-Taxis s'opposent à toutes nouvelles créations de licences. Si une distribution devait avoir lieu, c'est par la saisie des milliers de plaques non exploitées ou exploitées illégalement dans les entreprises de taxis.

Les Cochers Chauffeurs revendiquent aussi l'arrêt total de la délivrance d'agrément de « Véhicule de Transport avec Chauffeur » (VTC), VSL, motos et transports occasionnels (favorisés par la loi de modernisation du tourisme du 22 juillet 2009), ainsi qu'une poursuite impitoyable contre les transporteurs clandestins.

Tout intermédiaire utilisant la maraude électronique devra travailler exclusivement avec les taxis dont le monopole sur la maraude a été reconnu par le Conseil constitutionnel suite à une procédure initiée par la CGT-Taxis (décision n° 2014-422).

Les délégués dénoncent la complicité du Ministère de l'Intérieur et des Transports avec les patrons loueurs. Ils sont responsables de la situation actuelle que ce soit par les ordonnances de 1973, la loi Pasqua de 1995, le protocole d'accord du 28 mai 2008 et par l'absence de décisions en faveur des chauffeurs. Leur seule action consiste à prendre des sanctions aggravées, disproportionnées et injustifiées envers les chauffeurs.

Constatant que seules les actions menées par les chauffeurs, essentiellement avec la prépondérance des Cochers Chauffeurs CGT-Taxis, ont constitué un frein à la dégradation de la profession, les délégués, œuvrant pour l'unité d'action la plus large possible, appellent tous les chauffeurs de taxi de quelques catégories qu'ils appartiennent, quelle que soit leur forme de travail ou de rémunération, à agir dans l'union la plus large au niveau national pour la satisfaction de leurs revendications. Le syndicat avec ses syndiqués met tout en œuvre pour multiplier les actions de communication au sein de la profession et vers les usagers du taxi.

Les délégués estiment indispensables les mesures suivantes afin de mettre en place une véritable réglementation dans le cadre d'une nouvelle loi d'organisation du taxi dans le respect du droit au travail :

1) Mise en place de la démocratie :

- a) La mise en place de la démocratie est un préalable indispensable et indissociable d'une véritable politique du taxi.
- b) Cela passe par l'élection par les chauffeurs de leurs représentants syndicaux dans les commissions professionnelles (plénières, disciplines...).
- c) Tous les chauffeurs, quels que soient leurs statuts (salariés, locataires/locataires gérant et artisans sans employés) devraient participer à l'élection de leurs représentants selon le principe où « un chauffeur = une voix ».
- d) De même, dans le sens de la démocratisation de la commission de discipline, réclamée par notre syndicat depuis 1994, nous demandons que cette commission soit présidée par un juge compétent et indépendant.
- e) Droit à l'information syndicale : mise en place de panneaux d'affichages syndicaux sur les principales stations, dans les centres de formations professionnelles ainsi que dans les entreprises.
- f) Il faut également améliorer les rapports entre la police et les chauffeurs via un dialogue avec les syndicats professionnels.
- g) Il faut également la mise en place d'un véritable dialogue démocratique dans l'intérêt de la profession et du public (personnel ADP, SNCF, mairies, organismes de transport régional...).

2) Abrogation de la location/location-gérance : vers un vrai salariat

- a) Toutes les formes de locations sont condamnables par leurs effets négatifs, outre qu'elles entraînent à l'allongement inconsidéré des journées de travail (encore aggravé à Paris par le protocole du 28 mai 2008 qui a rajouté la 11^e heure et l'augmentation de l'amplitude horaire par la multiplication des coupures), ce qui pose le grave problème de la sécurité du chauffeur et du client. Il fait de ces travailleurs des exclus de la juridiction salariale.
- b) Les délégués réaffirment ainsi que la lutte contre toutes les formes de locations (y compris dans les sociétés coopératives) est une priorité, et, dans l'attente, demandent l'ouverture d'une table ronde pour son abrogation et la mise en place immédiate du salariat comme seule forme de travail acceptable pour les chauffeurs employés.
- c) La négociation d'une convention collective attractive pour un véritable salariat sur le plan national.
- d) Les délégués exigent la requalification de tous les contrats de location en contrats de travail et la généralisation du contrat de travail dans les sociétés qui pratiquent la location.
- e) La CGT-Taxis revendique également l'application des dispositions prévues par la réglementation : le retrait des autorisations dans le cas où les loueurs font travailler les conducteurs illégalement ou refusent au chauffeur la liberté de choix de son mode de rémunération, et la redistribution des autorisations en cause aux chauffeurs inscrits sur la liste d'attente.
- f) Les délégués exigent que soient restituées à la préfecture et redistribuées aux chauffeurs inscrits sur liste d'attente toutes les autorisations gratuites détenues par les employeurs. Cela implique la suppression du doublage et la redistribution des autorisations correspondantes aux chauffeurs qui attendent depuis plusieurs années.
- g) Ils estiment que la fixation d'un quota minimum de 11 chauffeurs pour les entreprises avec structures indispensables (garage, bureau, atelier) est nécessaire, avec la mise en place des structures syndicales légales.

3) Des mesures économiques indispensables :

- a) Remise en vigueur de la détaxe telle qu'elle a été votée par la loi n°81-1160 (remboursement intégral de la TIPP) ou d'une compensation couvrant le manque à gagner au titre du service rendu au public.
- b) Un réajustement des tarifs en fonction des charges professionnelles et du coût de la vie garantissant un revenu de 2 145 euros mensuels sur la base de 50 heures de travail hebdomadaire.
- c) La tarification horokilométrique est la seule garantie d'un tarif juste pour les usagers ainsi que d'une rémunération équitable pour les chauffeurs. Toutes autres formes de tarifications ne seraient pas acceptables et mettraient en danger la profession.
- d) L'instauration nécessaire du 4^e tarif ainsi que le rétablissement des suppléments pour les taxis parisiens permettraient une augmentation substantielle de la rémunération et une harmonisation de la tarification au plan national.
- e) Au vu de la situation de dépendance d'une grande partie de la profession vis-à-vis du transport médicalisé, il conviendrait que ce secteur soit réservé aux taxis. De même, il est incompréhensible que le tarif réglementaire des taxis de France soit minoré pour ce genre de transport. Il faudrait au minimum un accord national pour éviter les dérives inacceptables de certaines agences régionales de santé.
- f) L'application du tarif B tout le samedi.

g) Le remboursement des frais injustifiables incombant aux changements des équipements imposés par le protocole du 28 mai 2008.

h) Et de manière générale les délégués exigent :

- La qualité de travailleurs indépendants pour les titulaires de licence plutôt que l'appellation totalement injustifiée d'artisans ;
- L'allègement de la fiscalité (taxe sur chiffre d'affaires à 2,1 % contre 10 % aujourd'hui). Les délégués dénoncent cette augmentation arbitraire du taux de TVA qui s'est effectuée sans aucune consultation au détriment de nos usagers ;
- La suppression de la taxe Chambre des Métiers prélevée dans le cadre de la cotisation foncière des entreprises ;
- La déductibilité de la TVA sur l'essence en cours d'aboutissement (sans-plomb) ;
- L'exonération de malus écologique ;
- L'achat des véhicules en franchise de TVA avec un avantage fiscal pour favoriser l'achat de véhicule dits propre ;
- Suppression de la surtaxe de 25 % sur le BIC ;
- L'allègement de la Taxe de mutation ;
- L'allègement des cotisations sociales par un nouveau calcul de l'assiette sans réduction des prestations ;
- L'abrogation de la CSG CRDS de la partie imposable non déductible.

i) La multiplication des contrefaçons de taxis favorisées par l'État, sans règles précises, a impacté fortement le travail des taxis ainsi que la valeur de l'autorisation de stationnement (ADS). Les Cochers Chauffeurs proposent la création d'un fonds de garantie de la valeur d'achat des ADS afin de compenser cette perte.

4) Modifications réglementaires pour améliorer les structures du taxi :

a) L'abrogation du protocole d'accord du 28 mai 2008 et de ses néfastes conséquences.

b) Le respect du numerus clausus, garant de l'équilibre économique de notre profession.

c) Le maintien de l'horodateur à Paris pour garantir une amplitude horaire journalière équitable pour tous les chauffeurs et sa possible extension dans les grandes agglomérations. C'est également un garant de l'équilibre économique.

d) Dans sa zone d'activité, un taxi ne pourra pas se voir opposer une limitation du nombre de prise en charge.

e) La formation initiale se doit d'être gratuite, ajustée aux besoins exclusifs de la profession taxi et dispensée par une école publique, financée par des fonds publics. Nous dénonçons la formation continue dans sa forme actuelle.

f) Le contrôle renforcé des couloirs de bus-taxis, le maintien de ceux existants, la création de nouveaux, notamment à contresens, l'accessibilité de tous les couloirs bus aux Taxis ;

g) La création de voies réservées aux taxis sur les voies desservant les principaux aéroports/gares dans toutes les villes de France.

h) Le respect des stations de taxis par une surveillance efficace avec l'interdiction absolue d'arrêt aux véhicules particuliers et le renforcement de la signalisation.

i) L'extension nationale et la modernisation du réseau de bornes d'appels (et extension du numéro unique d'appel comme à Paris) avec un abri, un plan de secteur, en complément du développement d'une application nationale publique qui permettrait la mise en relation des usagers et des taxis partout en France.

j) L'open data prévue par la loi 2014-1104 est une très bonne chose mais les chauffeurs devront avoir un droit de regard et un accès permanent aux données enregistrées.

k) Nos partenaires et les autorités devront rendre disponible électroniquement, à l'ensemble des taxis de France les informations en temps réel concernant le nombre de taxis ainsi que le temps d'attente dans les aéroports, les gares et les ports de France.

l) L'obligation d'équipement et d'usage d'un terminal de paiement électronique doit être assortie d'une compensation financière.

m) La gestion des gares et des aérogares dans de nombreuses régions de France n'est pas satisfaisante. Dans l'intérêt des usagers les taxis doivent être associés à la mise en place des emplacements taxis et à leurs gestions.

n) L'aménagement du permis à points par un permis blanc professionnel.

o) Le code APE 4932Z doit être l'exclusivité du taxi.

5) Sur le plan social :

a) Les délégués réaffirment leur attachement à une protection sociale basée sur la solidarité, selon le principe de la répartition. Notre rattachement au régime général doit s'accompagner d'une baisse des cotisations sociales conséquente.

b) Ils demandent le rétablissement des élections libres des administrateurs à la caisse d'assurance maladie par les assurés sociaux.

c) Taxer les mouvements spéculatifs de capitaux, éradiquer les paradis fiscaux et la suppression des exonérations de charges faites aux patrons ;

d) Les mêmes droits spécifiques aux conductrices " petits propriétaires" lors d'une maternité, que ceux des assurés au régime général de la Sécurité sociale.

e) L'allongement du congé maternité/paternité.

f) La reconnaissance des maladies professionnelles.

g) Pour les retraites :

- Une retraite pleine et entière dès lors que la carrière est complète à 37,5 annuités ;
- 400 € d'augmentation mensuelle immédiate pour les pensions ;
- L'APA (allocation personnalisée d'autonomie) prise en charge à 100 % par la Sécurité sociale ;
- La ½ part à 65 ans au lieu de 75 ans.
- La pension de réversion à un taux de 75 %.
- La reconduction définitive de la convention financière (AGFF = Association pour la Gestion Financière des Fonds de l'ARRCO et de l'AGIRC, ex-ASF) sur les retraites complémentaires entre le gouvernement et les partenaires sociaux, contre la remise en cause de fait de la retraite à 60 ans par une baisse importante du montant des pensions.
- La fixation du montant des pensions de retraite à 70 % de tous les éléments de la rémunération moyenne des dix meilleures années, quel que soit le régime dont elles relèvent, pour une carrière complète de 37,5 années et un minimum égal à 80 % du SMIC.
- Le remplacement des coefficients des années revalorisées par le calcul cotisé par rapport au plafond de la Sécurité sociale.

Les délégués du 50e Congrès considèrent les mesures indiquées ci-dessus comme étant indispensables pour réaliser l'assainissement dont la profession a besoin, pour le retour à un véritable service au public dans les meilleures conditions de travail.

Conscients de l'importance de cette charte revendicative et des obstacles que va rencontrer sa mise en œuvre, ils appellent l'ensemble des travailleurs de la profession à s'unir dans l'action pour la satisfaction des revendications qu'ils approuvent.

À renforcer la Chambre Syndicale des Chochers Chauffeurs CGT-Taxis la seule organisation syndicale à œuvrer véritablement dans l'intérêt des professionnels du taxi, et pour un meilleur service au public.

Fait à Paris, le 13 décembre 2017.