

...le projet de loi relatif à la lutte contre les fraudes sociales et fiscales

FRAUDE DANS LE TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES : LUTTER CONTRE UNE FRAUDE ORGANISÉE ET PROTÉIFORME

Le 4 novembre 2025, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, suivant son rapporteur Alain Duffourg, a **adopté**, en renforçant la portée, l'**article 8 du projet de loi** relatif à la lutte contre les **fraudes sociales et fiscales** qui relève de son champ d'expertise dans le domaine des transports.

Les **pratiques frauduleuses** ont connu un **fort essor** dans le transport public particulier de personnes (T3P) ces dernières années, en particulier dans le secteur des voitures de transport avec chauffeur (VTC). Ce système frauduleux s'organise autour de « **gestionnaires de flotte** » faisant office d'intermédiaires entre, d'une part, des **chauffeurs VTC indépendants** et, d'autre part, des **plateformes d'intermédiation** (Uber, Bolt, Freenow etc.).

Ce **phénomène irrégulier**, qui s'est fortement intensifié depuis trois ans, s'accompagne fréquemment d'un recours au **travail dissimulé** – les chauffeurs n'étant pas nécessairement déclarés –, d'un **contournement des obligations fiscales et sociales** et de la **commission de diverses infractions à la réglementation des transports**. Outre un considérable **manque à gagner pour l'État**, ces pratiques illicites induisent des **problèmes de sécurité publique** et de **concurrence déloyale** sur le marché du T3P.

L'article 8 a pour objectif de mieux lutter contre ce phénomène, en sanctionnant plus efficacement les **faux professionnels dans le secteur des VTC** et en **responsabilisant les plateformes d'intermédiation** vis-à-vis des exploitants avec lesquels elles contractualisent, notamment à travers l'instauration d'une **obligation de vigilance** quant au **travail dissimulé** et au **recours à des personnes en situation irrégulière**.

La **commission** a approuvé cet article en y apportant des améliorations visant à :

- **rehausser le plafond annuel de l'amende prévue par le projet de loi** pour les **plateformes d'intermédiation** qui ne respecteraient pas l'**obligation de vigilance** qui leur est imposée ;
- **renforcer le quantum des peines** pour l'exercice illégal des professions du T3P, qui constitue souvent un moyen de **contourner les obligations fiscales et sociales**.



1. T3P : UN SECTEUR EN PLEINE MUTATION, CARACTÉRISÉ PAR LE DÉVELOPPEMENT PRÉOCCUPANT DE PRATIQUES FRAUDULEUSES

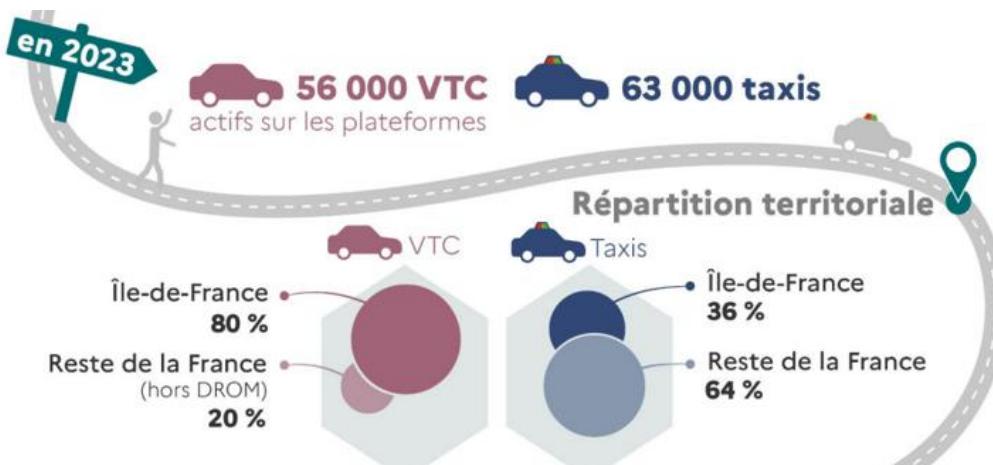
A. UN ESSOR FULGURANT DE L'ACTIVITÉ DES VTC, DONT LA RÉGULATION SE STRUCTURE PROGRESSIVEMENT

1. Le marché du T3P a connu de profondes transformations sous l'effet d'une dérégulation engagée en 2009

Le secteur du **transport public particulier de personnes** (T3P) comprend les **taxis**, les **voitures de transport avec chauffeur** (VTC) et les **véhicules motorisés à deux ou trois roues** (VMDTR), aussi appelés « mototaxis ». Ces professions sont soumises à des règles d'exercice distinctes.

Les **VTC** – héritiers de la « grande remise » dont l'existence remontait au XVII^e siècle – ont été créés en 2009 avec la **loi dite « Novelli »** qui en a **déréglé l'activité** : ce texte, conjugué au développement des **nouvelles technologies** et des **plateformes d'intermédiation**, a induit un **essor considérable des VTC**. Dès lors, cette profession qui ciblait autrefois une **clientèle professionnelle** s'est repositionnée vers le **grand public**, en **concurrence directe avec les taxis** sur le marché de la réservation préalable.

Selon la direction compétente du ministère des transports (DGITM), le **nombre d'exploitants inscrits au registre VTC** s'établit à **79 149** au 1^{er} octobre 2025, avec plus de **120 000 conducteurs associés**. Sur les plateformes d'intermédiation, l'Observatoire des transports public particulier de personnes estimait le **nombre de chauffeurs VTC actifs à 56 000 en 2023**, un nombre qui s'établirait plutôt autour de **70 000 chauffeurs** aujourd'hui selon les estimations de la DGITM. Les VTC, désormais plus nombreux que les taxis, font l'objet d'une **répartition géographique particulière, avec une concentration forte en Île-de-France**.



Source : observatoire des T3P, rapport 2025

2. La réglementation actuelle du secteur découle d'une consolidation progressive face à l'apparition de nouveaux acteurs

Face à un **cadre réglementaire insuffisant** et compte tenu du **développement rapide des plateformes d'intermédiation** et d'un **contexte social tendu** entre les « néo-VTC » et les taxis, la régulation du secteur a été renforcée successivement par les **lois dites « Thévenoud » (2014)** puis **« Grandguillaume » (2016)** et, plus ponctuellement, par la **loi d'orientation des mobilités (2019)**. À l'heure actuelle, le code des transports impose aux VTC de :

- s'inscrire sur un **registre dédié** (le registre des exploitants VTC), moyennant le paiement de frais préalables et le **respect de certaines garanties** (disposer d'une carte professionnelle, d'une attestation d'assurance couvrant la responsabilité civile, démontrer sa capacité financière, remplir des conditions d'honorabilité professionnelle, etc.) ;
- respecter une **signalétique** spécifique ;
- se conformer à des **conditions d'exercice** spécifiques, notamment l'**interdiction du racolage sur la voie publique**, la maraude étant réservée aux taxis.

Les **plateformes d'intermédiation** doivent quant à elles s'assurer que le conducteur qui réalise une prestation de déplacement respecte **certaines garanties** (permis de conduire, assurance, carte professionnelle, etc.). En revanche, actuellement, les **plateformes du secteur T3P n'ont aucun devoir de vigilance s'agissant du recours au travail dissimulé ou à des travailleurs irréguliers** par les exploitants VTC avec lesquels elles contractualisent, contrairement à ce qui existe pourtant dans les secteurs du transport de marchandises et du transport public collectif.

B. DES PRATIQUES FRAUDULEUSES SE SONT DÉVELOPPÉES À TRAVERS LE SYSTÈME DES « GESTIONNAIRES DE FLOTTE »

1. Les gestionnaires de flotte : des intermédiaires entre les chauffeurs indépendants et les plateformes...

En théorie, les **exploitants inscrits au registre des VTC** ont le choix entre **deux modalités d'exercice** : travailler comme chauffeur indépendant – le cas échéant, à travers une plateforme d'intermédiation – ou comme chauffeur salarié d'une société de transport.

Néanmoins, un **système intermédiaire** s'est développé à travers les **gestionnaires de flottes** : ces sociétés se voient **rattacher des chauffeurs indépendants**, auxquels elles proposent certains services (réalisation de démarches administratives, inscription sur les plateformes d'intermédiation, location de véhicules etc.) en contrepartie du **prélèvement de charges** et de **commissions** sur le chiffre d'affaires réalisé sur les plateformes.

Ce système de rattachement, juridiquement irrégulier, se développe de manière incontrôlée depuis 2022. Aujourd'hui, on estime que près d'un chauffeur indépendant sur deux est rattaché à un gestionnaire de flotte.

Schéma « classique » pour un conducteur VTC

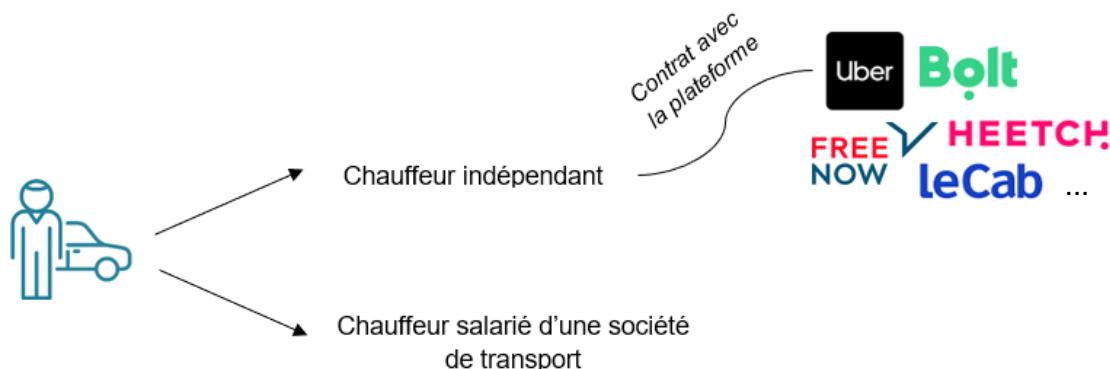


Schéma avec rattachement du conducteur VTC à un gestionnaire de flotte



2. ... qui ont conduit au développement d'un système de fraude protéiforme

Ce système de rattachement des chauffeurs indépendants à un gestionnaire de flotte, s'accompagne de nombreux contournements de la réglementation :

- recours au **travail dissimulé** et au **travail de personnes** en situation irrégulière ;
- manquements aux **obligations sociales et fiscales** ;
- **mise à disposition irrégulière** à des conducteurs de l'**inscription au registre des VTC** de la société, alors que cela n'est possible que dans le cadre d'un contrat salarial entre un exploitant VTC et son chauffeur ;
- recours à des **faux professionnels** ;

— **infractions diverses au code des transports**, notamment en matière de démarchage de clients sur la voie publique. Ces phénomènes sont particulièrement fréquents aux abords des gares et aéroports.

Ces sociétés existent généralement sur de **courtes périodes**, afin d'échapper aux contrôles de l'administration fiscale.

Ce système conduit à une précarisation croissante des conducteurs VTC et soulève de lourds enjeux pour les pouvoirs publics.

Il induit en effet des **fraudes aux cotisations sociales**, que l'Agence des organismes de sécurité sociale (Acoss) évaluait, en 2022, à **70 M€** (chiffres de décembre 2024). Dans la mesure où le nombre de conducteurs VTC a sensiblement augmenté ces trois dernières années, **ce montant est certainement très en-deçà de la réalité**.

Il induit également des **fraudes fiscales**, dont le montant n'est toutefois pas précisément évalué à ce jour.

Il suscite enfin des **risques évidents pour la sécurité des personnes** transportées, qui sont susceptibles de monter à bord de véhicules non conformes et/ou conduits par des **faux professionnels**, ainsi qu'une **concurrence déloyale** envers les professionnels exerçant en toute légalité.

2. UN DISPOSITIF VISANT À MIEUX LUTTER CONTRE LES PRATIQUES FRAUDULEUSES DES GESTIONNAIRES DE FLOTTES

A. LUTTER CONTRE LES FAUX PROFESSIONNELS DANS LE T3P

L'article 8 du projet de loi vise à **lutter contre les faux VTC**, à travers plusieurs mesures :

- il clarifie le champ d'application du **délit d'exercice illégal de la profession de VTC** (non-inscription au registre des exploitants VTC) ;
- il inscrit dans la loi l'interdiction de la **mise à disposition d'un tiers**, à titre onéreux ou gratuit, de l'inscription au registre des exploitants VTC, en dehors des cas où le conducteur est légalement employé par un exploitant VTC ;
- il prévoit **trois sanctions administratives** en cas de méconnaissance de cette interdiction par un exploitant VTC :
 - o la **radiation** du registre des exploitants VTC ;
 - o l'**interdiction** pour cet exploitant de **s'inscrire à nouveau** sur le registre pendant une durée maximale de trois ans ;
 - o l'**interdiction** à toute personne agissant en **dirigeant « de droit ou de fait »** de cet exploitant **d'intervenir à nouveau** en tant que **dirigeant d'un exploitant** inscrit au registre VTC.

B. RESPONSABILISER LES PLATEFORMES D'INTERMÉDIATION, AU CŒUR DU SYSTÈME

L'article 8 propose également de **responsabiliser davantage les plateformes d'intermédiation** dans la lutte contre les **faux professionnels** et le **travail dissimulé** à deux titres.

D'une part, elles devront s'assurer que les **attestations d'inscription** au registre des exploitants VTC de leurs conducteurs ne leur ont pas été remises par des tiers de manière irrégulière.

D'autre part, elles seront soumises à une **obligation de vigilance** leur imposant de vérifier que les exploitants VTC avec lesquels elles contractualisent ne pratiquent pas de travail dissimulé et n'emploient pas de personnes non autorisées à exercer une activité professionnelle sur le territoire national. Les manquements à cette obligation seront sanctionnés par une **amende administrative**, d'un **montant maximal de 150 €** par mise en relation avec un client, avec un **plafond annuel fixé à 150 000 €** (et 300 000 € en cas de récidive dans un délai de deux ans).

La commission a accueilli favorablement ces avancées, tout en proposant d'en renforcer l'efficacité à travers :

→ **l'augmentation du plafond annuel de l'amende** prévue pour sanctionner le **non-respect** par les **plateformes** de leur **obligation de vigilance**, pour le fixer à **3 M€**. Ce montant semble en effet plus dissuasif et cohérent, au regard de l'activité économique des plateformes ([amdt](#)) ;

→ **le rehaussement du quantum des peines** pour les faux professionnels du T3P et le **renforcement des moyens des agents de contrôle** en la matière, avec la possibilité pour les forces de l'ordre de recourir à la **procédure dite du « client mystère »** afin de faciliter les constatations. Ce dispositif sera de nature à faciliter la lutte contre les pratiques frauduleuses des gestionnaires de flotte, dont le développement s'est accompagné de **contournements de la réglementation sociale et fiscale** ([amdt](#)).

POUR EN SAVOIR +

- [Dossier législatif de la loi d'orientation des mobilités de 2019](#)
- [Dossier législatif de la loi dite « Grandguillaume » de 2016](#)
- [Dossier législatif de la loi dite « Thévenoud » de 2014](#)



Jean-François Longeot

Président
Sénateur du Doubs
(Union Centriste)



Alain Duffourg

Rapporteur
Sénateur du Gers
(Union Centriste)

[Commission de l'aménagement
du territoire et du développement
durable](#)

