

Mission « flash »
sur la concurrence déloyale dans l'économie du ski et les enjeux
pour le tourisme de montagne en France

**Communication de Mme Marie-Noëlle Battistel et M. Vincent
Rolland**

—

17 décembre 2025

Monsieur le Président,

Cher(e)s collègues,

L'économie du ski et du tourisme de montagne constitue l'épine dorsale des massifs français. Elle incarne à la fois un modèle de réussite économique et un laboratoire d'expérimentation des transitions de nos politiques publiques. Première destination européenne pour les sports d'hiver, la France doit ce positionnement à la qualité de ses domaines skiables, à la diversité de son offre touristique et à la compétence de ses professionnels. Les stations françaises génèrent chaque année près de dix milliards d'euros de retombées économiques, irrigant un tissu local de commerces, d'hébergements et de services essentiels à la vitalité de la montagne.

Pour autant, les auditions menées par la présente mission d'information « flash » de la commission des affaires économiques ont révélé que la position de la France est fragilisée par divers facteurs, endogènes et exogènes. C'est dans ce contexte que vos rapporteurs ont souhaité conduire un travail d'analyse sur les facteurs susceptibles d'amoindrir la compétitivité de nos stations et de générer des situations de concurrence déloyale. Les auditions réalisées ont ainsi mis en évidence trois types de déséquilibres majeurs.

Le premier porte sur les problèmes de compétitivité généraux affectant l'économie du ski et le tourisme de montagne.

Le deuxième concerne les métiers de l'encadrement des activités de montagne, en particulier les moniteurs de ski, les guides de haute montagne et les accompagnateurs de moyenne montagne. Si le libre établissement et la libre prestation de services au sein de l'Union européenne constituent des principes fondamentaux, ils suscitent parfois des distorsions économiques pesant sur les travailleurs français.

Le troisième déséquilibre touche le secteur du transport public de personnes et concerne plus spécifiquement la coexistence entre taxis et voitures de transport avec chauffeur (VTC). Si les taxis et VTC locaux cohabitent généralement dans le respect, des difficultés apparaissent lors de l'arrivée de chauffeurs extérieurs aux zones de montagne et opérant ponctuellement en période de haute saison.

Face à ces constats, la mission flash a souhaité rendre compte des difficultés, comprendre leurs origines et proposer des mesures concrètes visant à rétablir un cadre économique profitable à tous les acteurs.

I. LA FRANCE EST UN PAYS MOTEUR DE L'ÉCONOMIE DU SKI ET DU TOURISME DE MONTAGNE, MAIS SES TERRITOIRES RESTENT EN PROIE A DES FRAGILITES STRUCTURELLES

A. LA SANTÉ ÉCONOMIQUE DES STATIONS FRANÇAISES EST MAJORITAIREMENT ASSURÉE PAR LA FRÉQUENTATION TOURISTIQUE ET LES EMPLOIS DE QUALITÉ QU'ELLE GÉNÈRE

Première destination touristique pour les sports d'hiver en Europe, la France rayonne par son attractivité, fondée sur des domaines skiables variés, des infrastructures performantes et une pluralité d'offres. La saison 2023-2024 a marqué un accroissement de la fréquentation des stations françaises, avec 54,8 millions de journées-skieur. La France se positionne ainsi au deuxième rang mondial, derrière les États-Unis et devant l'Autriche.

Ces données reflètent la capacité des stations françaises à maintenir un haut niveau de qualité et d'investissement dans un contexte de concurrence européenne et internationale accrue, mais également à générer des richesses pour l'ensemble des territoires. Ainsi, chaque hiver, près de dix milliards d'euros sont dépensés dans les stations françaises et selon une étude de Domaines skiables de France, pour 1 euro dépensé en forfait, en moyenne 6 euros supplémentaires sont dépensés par le client en station.

Par ailleurs, les sports d'hiver constituent un levier d'emploi majeur pour les territoires de montagne. Les exploitants de domaines skiables emploient directement plus de dix-huit mille salariés et génèrent plus de cent vingt mille emplois induits dans les commerces, l'hébergement, les restaurants ou les services en station. Ces sources de revenus sont essentielles dans des zones où les activités économiques sont limitées et fortement soumises à la saisonnalité.

Sur l'ensemble des salariés recrutés, les données soulignent une tendance de recrutement stable, avec une ancienneté moyenne établie à dix ans, composée de 80 % de travailleurs saisonniers, dont 83 % déclarent exercer ce métier par choix et 90 % sont embauchés pour des contrats à durée déterminée dépassant un mois. Ces chiffres démontrent le dynamisme de l'emploi en montagne, en particulier lors de la saison des sports d'hiver.

Pour répondre au besoin d'un personnel compétent, la filière a également délivré près de deux mille brevets et certificats de qualification professionnelle (CQP) au cours de l'année 2024 afin de renforcer la qualité des services et d'offrir un niveau de sécurité élevé dans les domaines skiables français ⁽¹⁾. Pour les seuls métiers de l'encadrement d'activités en montagne, le Service national des métiers de l'encadrement du ski et de l'alpinisme (SNMESA) a délivré, en 2025, 512 diplômes de ski alpin, 237 diplômes d'accompagnateur de moyenne montagne et 42 diplômes de guide de haute montagne.

(1) Selon Domaines Skiables de France, parmi les 2 000 brevets et CQP attribués en 2024, 930 agents des remontées mécaniques et domaines skiables, 240 pisteurs-secouristes et 209 conducteurs de télésièges à attaches débrayables (TSD) ont été diplômés.

Au surplus, l'écosystème du ski participe directement au maintien des services publics locaux par le paiement de redevances spécifiques versées par les exploitants de remontées mécaniques et par les touristes aux collectivités, par le biais d'une taxe forfaitaire de séjour ⁽²⁾.

Toutefois, l'attractivité des stations de ski françaises ne doit pas occulter les difficultés rencontrées par les territoires de montagne. En fonction de leur appartenance géographique et de leur rayonnement, les stations ne bénéficient pas du même niveau de compétitivité et de résilience économique.

B. LES STATIONS DE SKI FRANÇAISES SOUFFRENT D'UN DÉFICIT DE COMPÉTITIVITÉ TENANT À LEURS CARACTÉRISTIQUES GÉOGRAPHIQUES ET AUX NORMES RÉGLEMENTAIRES AUXQUELLES ELLES FONT FACE

Les stations situées dans des zones périphériques ou de moyenne montagne, souvent moins accessibles et moins dotées en infrastructures de loisirs complémentaires, connaissent des taux de fréquentation plus faibles. Alors que la Savoie capte, en moyenne, 42 % de parts de marché en journées-skieurs sur la période 2022-2025, la part du Massif Central s'élève à 1,6 % sur la même période. De même, sur la période 2022-2025, les grandes et très grandes stations représentent en moyenne 81 % des parts de marché en journées-skieurs.

Par ailleurs, les stations agréant une forte densité de population et celles situées à proximité de grands axes de transport bénéficient d'un flux touristique plus régulier et diversifié, mais elles peuvent être confrontées à des problématiques de saturation, de gestion du stationnement et de tensions sur le logement pour le personnel saisonnier. Cette disparité géographique souligne la nécessité d'adapter les stratégies de développement et de gestion des stations aux contextes locaux.

En ce sens, Domaine skiables de France a fait part à vos rapporteurs, lors de son audition, de problématiques récurrentes qui bridaient la compétitivité de nos stations. Ces difficultés tiennent en partie au vieillissement des infrastructures dans les stations de montagne. À titre d'exemple, la construction et l'installation de nouvelles infrastructures en montagne sont soumises au régime de la raison impérative d'intérêt public majeur (RIIPM), régi par l'article L. 411-2 du code de l'environnement, qui allonge substantiellement les délais de réalisation des travaux de réhabilitation et de développement économique.

La problématique, très légitime, de préservation des espèces protégées, entre, dans certains cas, en conflit avec la nécessité de faire évoluer les stations. Ainsi, les acteurs de la filière soulignent les difficultés à augmenter la proportion de l'enneigement de culture dans les stations du fait du régime RIIPM, tout comme ils regrettent la difficulté persistante à moderniser le parc de remontées mécaniques. En outre, au-delà de l'importance des coûts induits de conseil et d'assistance à la maîtrise d'ouvrage liés à ce type d'exigences normatives, la compétitivité des stations françaises est fragilisée par comparaison avec les législations plus favorables de nos voisins suisses, espagnols ou italiens.

(2) La taxe de séjour est une taxe susceptible d'être mise en place par une commune ou un établissement public de coopération intercommunale (EPCI), à l'issue d'une délibération, au titre des articles L. 2333-26 et L. 2333-27 du code général des collectivités territoriales.

Recommandation n° 1 : Conduire une réflexion sur l'évolution des cadres législatif et réglementaire relatifs aux constructions et au renouvellement des infrastructures dans les stations de montagne, tout en tenant compte des impératifs de protection de la biodiversité. Cette évolution pourrait se faire dans le cadre d'un « acte III » de la loi du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne, dite loi « Montagne ».

II. PLUSIEURS SITUATIONS DE CONCURRENCE DÉLOYALE AFFECTENT DES MÉTIERS ET DES SECTEURS ESSENTIELS À LA PROSPÉRITÉ DE L'ÉCONOMIE DU SKI

A. DES SITUATIONS DE CONCURRENCE DÉLOYALE DANS LES MÉTIERS DE L'ENCADREMENT DES ACTIVITÉS DE MONTAGNE

1. Une concurrence déloyale dans l'enseignement du ski en France

La filière du ski est un pilier historique de l'économie de montagne en France. Ce constat est appuyé par le nombre de candidats au diplôme de moniteur de ski alpin sur l'ensemble de territoire : en 2025, 5 300 candidats sont engagés dans une formation qui dure plusieurs années et 512 moniteurs ont été diplômés cette année ⁽³⁾.

a. Une harmonisation européenne bénéfique, mais perfectible, de la formation pour les moniteurs de ski

L'examen permettant d'obtenir le diplôme de moniteur de ski alpin est encadré par le règlement délégué (UE) 2019/907 de la Commission du 14 mars 2019 établissant une épreuve commune de formation pour les moniteurs de ski en application de la directive 2005/36/CE. L'existence d'une réglementation européenne permet aux moniteurs de bénéficier du principe de reconnaissance mutuelle de leurs qualifications.

La mise en place de cette épreuve commune de formation pour les moniteurs de ski (*Common Training Test*, CTT) permet de garantir un haut standard de qualité pour l'enseignement du ski et des normes de sécurité minimales dans un environnement montagnard enneigé. En pratique, le CTT consiste en une épreuve de performance qui valide l'aptitude technique liée à la sécurité en milieu montagnard et en un slalom géant en ski alpin. Pour des raisons essentiellement logistiques, liées à la charge de travail des autorités françaises, cet examen ne peut être passé qu'au plus deux fois par an et par candidat en France.

Dans la mesure où il n'est pas pleinement harmonisé entre les États membres de l'Union européenne, le CTT laisse toutefois subsister des disparités dans l'évaluation des moniteurs de ski. En ce sens, le SNMESA, auditionné par vos rapporteurs, a expliqué ne pas accepter systématiquement la reconnaissance des qualifications, notamment dans certaines régions italiennes, dès lors qu'il existe des doutes quant à la qualité des diplômes délivrés.

(3) Comme le rappelle le SNMESA dans la contribution écrite qu'il a transmise à vos rapporteurs, sur les 5 300 candidats inscrits aux examens d'État de ski alpin, 4 993 se sont présentés sur 27 sites, durant 136 journées d'examen.

Cette absence d'harmonisation complète du CTT peut être source d'inégalités et de tensions entre professionnels français et étrangers. Comme le rappelle par exemple le Syndicat national des moniteurs de ski français, « *certaines pays cherchent à assouplir les attendus de ces deux examens européens et forment davantage de moniteurs de ski que le besoin du marché national alors que l'état d'esprit de départ n'était pas de "fabriquer des professionnels pour l'export" »*.

Vos rapporteurs soutiennent l'idée qu'une plus forte harmonisation des modalités du CTT à l'échelle de l'Union européenne permettrait de lever les incertitudes sur la qualité des diplômes délivrés en dehors du territoire français et donc d'assurer la sécurité des usagers et une bonne organisation des secours en cas de besoin.

b. Des situations de concurrence déloyale qui nuisent au bon fonctionnement du secteur de l'enseignement du ski

i. La problématique de l'imposition des obligations sociales et fiscales nationales aux moniteurs étrangers

Les stations les plus attractives sont celles qui accueillent le plus grand nombre de moniteurs étrangers, qui exercent, au regard du droit de l'Union européenne, sous le régime de la liberté d'établissement (ou, plus rarement, de la libre prestation de service). Ainsi, les stations de Savoie recensent 8 700 moniteurs de ski, parmi lesquels 7 % sont des ressortissants étrangers (soit 589 moniteurs), un chiffre en nette progression.

Moniteurs étrangers de ski en France : les conditions d'exercice

Pour exercer l'activité de moniteur de ski en France, les ressortissants d'un autre État membre de l'Union européenne doivent au préalable déposer une déclaration auprès de l'administration française. Il existe deux régimes juridiques possibles :

- **Le régime de libre établissement (LE)**, destiné aux professionnels qui exercent durablement et principalement en France. L'autorisation délivrée a une validité de cinq ans et implique une affiliation obligatoire aux régimes sociaux français ;
- **La libre prestation de services (LPS)**, destiné aux activités occasionnelles ou temporaires. Dans ce cadre, le professionnel n'est pas tenu de s'affilier aux régimes sociaux français.

Le SNMESA, guichet unique chargé de la reconnaissance des qualifications étrangères en France, a instruit 931 dossiers en 2024, soit une augmentation de 66 % par rapport à 2023, et a enregistré sur la période allant de mars à décembre 2024 la délivrance de 108 titres, comprenant 53 cartes professionnelles pour le libre établissement et 55 récépissés de déclaration pour la libre prestation de services.

Entre 2021 et 2024, le nombre de demandes de première autorisation d'exercer délivrées à l'issue du processus de reconnaissance des qualifications professionnelles (sans tenir compte des renouvellements) est passé de 302 par an à 931 par an, soit une augmentation de 208 %.

À la date du 31 octobre 2025, 654 dossiers avaient été déposés, ce qui conduit à une prévision annuelle d'environ 800 demandes, en baisse de 14 % par rapport à 2024, et 176 titres ont déjà été délivrés depuis le 1^{er} janvier 2025, dont 136 cartes professionnelles pour le libre établissement et 40 récépissés de déclaration relatifs à la libre prestation de services.

Nombre de dossiers reçus par mois sur l'application de reconnaissance des qualifications obtenues à l'étranger													
	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	Total
2021	15	8	10	7	60	42	19	10	25	41	42	23	302
2022	41	48	66	38	43	31	22	40	44	55	60	52	540
2023	43	34	52	31	69	52	41	40	47	53	48	51	561
2024	57	73	58	45	92	107	94	57	74	88	114	72	931
2025	74	53	41	41	74	63	61	50	82	115			654

Source : SNMESA.

Sur le plan fiscal, les deux régimes n'emportent pas les mêmes obligations. Les professionnels relevant de la **liberté d'établissement** sont, en principe, considérés comme **résidents fiscaux français** pour l'activité exercée en France et sont, à ce titre, soumis à l'impôt français sur les revenus tirés de leur activité de moniteur de ski.

À l'inverse, dans le cadre du régime de **libre prestation de services**, les **travailleurs** restent en principe **imposables dans leur État de résidence** si leur activité en France demeure ponctuelle. Toutefois, ces règles sont aménagées par les **conventions fiscales bilatérales**, qui peuvent clarifier le régime d'imposition dans l'État d'origine afin d'éviter les risques de double imposition comme ceux d'optimisation fiscale.

Au cours des auditions menées par vos rapporteurs, certains acteurs de la filière se sont inquiétés des tarifs pratiqués par les moniteurs étrangers en France lors de la saison des sports d'hiver, du fait notamment de la coexistence de statuts d'activité variés. Ainsi, d'après le Syndicat national des moniteurs de ski français, *« il semblerait que les moniteurs s'installant en liberté d'établissement déclarent de moins en moins leurs charges en France mais plutôt dans leur pays d'origine pouvant proposer des tarifs moindres. En cas de différence de traitement selon les pays, les moniteurs français pourraient se retrouver discriminés au regard de la concurrence »*.

En outre, une situation spécifique s'applique aux travailleurs transfrontaliers italiens (c'est-à-dire aux moniteurs résidant en Italie, mais travaillant en France). D'après la convention signée entre les gouvernements de la République française et de la République italienne du 5 octobre 1989 en vue d'éviter les doubles impositions en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune et de prévenir l'évasion et la fraude fiscales, l'imposition des revenus des travailleurs frontaliers se fait dans le pays de résidence. Les travailleurs frontaliers italiens sont donc soumis au régime fiscal italien, plus avantageux que le régime français puisque le taux d'imposition sur le revenu y est fixé à 15 % ⁽⁴⁾.

Or, les autorités françaises n'ont que peu de moyens de s'assurer de la réalité du caractère transfrontalier de l'activité des moniteurs italiens, tels qu'ils la déclarent auprès des autorités italiennes : il arrive souvent qu'un moniteur jouisse du régime fiscal propre aux moniteurs transfrontaliers, alors même qu'il exerce et réside en France toute la durée de la saison. Cette insuffisance des contrôles peut créer un appel d'air pour des moniteurs étrangers peu scrupuleux.

L'hétérogénéité des normes sociales et fiscales, ainsi que la disparité des moyens de contrôle des autorités publiques nationales, est donc susceptible de produire une situation concurrence déloyale et de *dumping* se répercutant sur les tarifs.

ii. Des situations de concurrence déloyale susceptibles d'exister au niveau infranational

Outre la problématique de l'harmonisation des obligations sociales et fiscales à l'échelle européenne, plusieurs situations de concurrence déloyale peuvent subsister au niveau infranational.

Des disparités de déclaration d'activité peuvent exister entre les moniteurs exerçant en école et les moniteurs indépendants. Si les écoles de ski s'engagent à déclarer systématiquement les revenus perçus par les moniteurs qui leur sont affiliés, il demeure difficile de contrôler les déclarations des moniteurs agissant pour leur compte.

(4) Points 54 et 64 de la legge di stabilità de 2015, n°190/2014

Ce phénomène est d'autant plus préoccupant que, selon le syndicat national des moniteurs de ski français, il y aurait « *une défection sensible de moniteurs inscrits en ESF au profit d'une activité totalement indépendante en dehors de toute structure.* »

Interrogé par vos rapporteurs, le Syndicat international des moniteurs de ski abonde dans le même sens, alertant sur la prolifération de plateformes en ligne servant à la réservation de cours auprès de moniteurs *freelance*. Tandis que « *les écoles de ski contrôlent les obligations sociales (attestation de vigilance) et déclarent les honoraires des moniteurs par le biais de la liasse fiscale (DAS2)* », le manque de contrôle opéré par les plateformes peut, quant à lui, favoriser le travail dissimulé.

Vos rapporteurs jugent nécessaire, en conséquence, de s'assurer que la transparence que s'imposent les écoles de ski puisse être généralisée. Plus spécifiquement, ils soulignent qu'il est nécessaire de s'assurer que les moniteurs présents sur les plateformes soient tous diplômés, assurés et déclarés socialement.

En outre, le Syndicat international des moniteurs de ski et le Syndicat interprofessionnel de la montagne SIM-CFDT, auditionnés par vos rapporteurs, considèrent que la position dominante de l'École du ski français (ESF) dans l'enseignement du ski pourrait être constitutive d'une situation de concurrence déloyale. Selon ces derniers, l'ESF disposerait d'une influence qui pose question dans l'écosystème touristique, tant au niveau local que national.

iii. Un système de contrôle des activités des moniteurs de ski réel, mais qui pourrait être renforcé

En dépit des faiblesses précédemment évoquées, vos rapporteurs considèrent que le système de contrôle des activités des moniteurs de ski, mis en place par l'administration, est globalement efficace. D'une part, le SNMESA contribue à la définition des orientations nationales annuelles en matière d'inspection, de contrôle et d'évaluation (ICE) sur le champ des activités de montagne, bien qu'il ne dispose pas d'un pouvoir de police direct. D'autre part, les préfets de département, qui disposent de ce pouvoir de police, sont compétents pour :

- Contrôler les établissements d'activités physiques et sportives (EAPS) ;
- Vérifier la qualification et la déclaration des éducateurs sportifs ;
- S'assurer du respect des obligations d'assurance, d'affichage et d'honorabilité et des taux d'encadrement ;
- Engager, le cas échéant, des procédures administratives ou pénales en cas d'infraction.

À titre d'illustration, dans le cadre des opérations menées par le **Comité opérationnel départemental anti-fraude (Codaf)** ⁽⁵⁾ **de Savoie en 2025 et effectuées conjointement avec les services de l'Urssaf**, 13 % des moniteurs de ski contrôlés, indépendamment de leur nationalité, ont présenté un défaut de conformité, 10 % ont fait l'objet d'une procédure administrative et 1 % a donné lieu à une procédure pénale.

(5) Le Codaf réunit, sous l'autorité du préfet et du procureur de la République territorialement compétent, les services de l'État et les organismes locaux de protection sociale, afin d'apporter une réponse globale aux phénomènes de fraude.

Ces situations de non-conformité sont principalement localisées dans trois départements (Savoie, Haute-Savoie et Isère). Elles concernent essentiellement, d'après le SNMESA qui s'occupe de la collecte des informations, trois types de manquement : l'exercice sans carte professionnelle (ou sans qualification reconnue), la méconnaissance (ou le non-respect) des procédures de recyclage obligatoire et l'usage abusif de qualifications étrangères non reconnues ou incomplètes.

De manière générale, comme le souligne la préfecture de Savoie, le taux de défauts constatés au contrôle sur son territoire est similaire pour les moniteurs français ou étrangers et s'établit autour de 15 %.

Toutefois, la montée en puissance des plateformes de mise en relation et l'augmentation du nombre de moniteurs n'étant affiliés à aucune école de ski appellent un renforcement quantitatif et qualitatif des opérations de vérification. Une augmentation ciblée des contrôles, fondée sur une programmation territorialisée et adossée à un meilleur partage d'informations entre les services préfectoraux, l'Urssaf, le SNMESA et les autorités étrangères concernées, apparaît nécessaire afin d'objectiver les manquements, de réduire les asymétries d'information et de limiter les risques de contournement des règles sociales et fiscales françaises.

En dernier lieu, vos rapporteurs souhaitent alerter les pouvoirs publics sur la nécessité de mieux réguler le secteur des apporteurs d'affaires, notamment des conciergeries, qui proposent parfois des moniteurs de ski à leurs clients cherchant à apprendre cette pratique. Comme le souligne le Syndicat international des moniteurs de ski, une « *économie souterraine* » serait organisée par « *les hôtels et les conciergeries [et] favorisée par les plateformes de réservation en ligne, ces deux canaux [constituant] une vraie concurrence déloyale pour les écoles qui ont un pas de porte* ». Il est donc impératif que les apporteurs d'affaires fassent l'objet d'une information claire et précise sur les devoirs et obligations fiscales des professionnels auxquels ils ont recours.

Recommandation n° 2 : Créer une instance de dialogue pérenne entre représentants des moniteurs et acteurs européens de la filière pour converger vers une harmonisation des modalités de passage du CTT et une évaluation du phénomène du recours à des moniteurs étrangers.

Recommandation n° 3 : Renforcer les opérations de contrôle en augmentant leur fréquence et en améliorant la coordination entre services préfectoraux, Urssaf, SNMESA et autorités étrangères compétentes.

2. Une disparité de réglementation fiscale affectant les accompagnateurs et guides de montagne

Parmi les encadrants de montagne, il faut distinguer les guides de haute montagne des accompagnateurs en moyenne montagne, tous deux professionnels diplômés d'État.

Les premiers sont habilités à encadrer, conduire et former des pratiquants dans toutes les disciplines de montagne nécessitant des compétences techniques avancées dont l'alpinisme, l'escalade ou le ski hors-piste ; les seconds assurent la conduite de personnes en milieu montagnard en dehors des pratiques nécessitant l'usage de techniques et d'outils d'alpinisme.

Ils encadrent notamment des randonnées, des activités de découverte du milieu naturel et des itinéraires non glaciaires.

Dans ces métiers, le sujet de la fiscalité cristallise de nombreuses tensions, en particulier du fait des écarts de traitement entre les professionnels soumis à des charges françaises élevées et ceux qui opèrent sans y être pleinement assujettis. Certains guides installés sous le régime de la liberté d'établissement ne déclarent pas intégralement leur activité ou utilisent des adresses fictives, créant un désavantage concurrentiel pour les professionnels français qui acquittent en moyenne 40 % de charges sociales et fiscales.

Comme le rappelle le Syndicat national des guides de haute montagne, si un contrôle administratif est bel est bien assuré, aucun mécanisme ne garantit que les guides étrangers titulaires d'une carte professionnelle sont effectivement déclarés fiscalement en France. En effet, le contrôle de la profession repose essentiellement sur les contrôleurs de la DDJS, qui vérifient les titres professionnels et réalisent les enquêtes sur l'exercice illégal du métier ; les contrôles Codaf et les contrôles sur réquisitions judiciaires ne sont que ponctuels.

Le régime de TVA applicable aux professionnels du secteur renforce encore ces disparités. L'interprétation restrictive de l'article 261, 4., 4°, *b* du code général des impôts (CGI), aux termes duquel sont exonérés de TVA les « *cours ou leçons relevant de l'enseignement scolaire, universitaire, professionnel, artistique ou sportif, dispensés par des personnes physiques qui sont rémunérées directement par leurs élèves* », prive d'exonération les éducateurs sportifs indépendants rémunérés par un organisme tiers, y compris lorsqu'ils exercent à titre individuel sans salariés, ce qui affecte directement les guides travaillant via des bureaux ou des structures intermédiaires.

Recommandation n° 4 : Renforcer l'équité fiscale au bénéfice des guides et accompagnateurs en élargissant l'exonération de TVA aux professionnels indépendants rémunérés par un tiers et en intensifiant les contrôles visant à garantir la déclaration effective de leurs activités.

Recommandation n° 5 : Garantir un contrôle systématique de l'adresse et de la conformité de l'activité par l'Urssaf lors de la délivrance d'une carte professionnelle par le SNMESA.

B. UNE CONCURRENCE DÉLOYALE PERCEPTIBLE SUR LE MARCHÉ DU TRANSPORT DE PERSONNES PRIVÉES EN MONTAGNE

L'arrivée saisonnière de chauffeurs VTC extérieurs aux territoires des stations est souvent perçue comme une source de déséquilibre économique pour les entreprises locales de transport de personnes, qu'il s'agisse de chauffeurs VTC indépendants ou d'artisans-taxi.

1. Le cadre juridique applicable aux prestations des chauffeurs de taxi et des chauffeurs VTC en zone de montagne

Le cadre juridique du transport particulier de personnes repose sur la distinction entre les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (VTC), consacré par le code des transports et renforcé par la loi n° 2014-1104 du 1^{er} octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur.

Les taxis disposent d'une autorisation de stationnement (ADS) leur permettant de stationner ou circuler sur la voie publique en attente de clients. Ils détiennent l'exclusivité de la « maraude », définie comme la prise en charge d'un passager sans réservation préalable. Leur activité est limitée au périmètre de leur zone et se caractérise par l'usage de signes distinctifs réglementés comme l'enseigne taxi.

Les VTC, à l'inverse, ont l'interdiction de réaliser des maraudes et ne peuvent intervenir que sur réservation préalable d'un client. Ils doivent être inscrits au registre national et être détenteurs d'une carte professionnelle. En outre, aux termes de l'article L. 3122-9 du code des transports, il est précisé que *« dès l'achèvement de la prestation commandée au moyen d'une réservation préalable, le conducteur d'une voiture de transport avec chauffeur dans l'exercice de ses missions est tenu de retourner au lieu d'établissement de l'exploitant de cette voiture ou dans un lieu, hors de la chaussée, où le stationnement est autorisé, sauf s'il justifie d'une réservation préalable ou d'un contrat avec le client final. »*

Ainsi, les chauffeurs VTC ont pour interdiction de prendre en charge un client sur la voie ouverte à la circulation publique, de s'arrêter, stationner ou circuler sur la voie publique en quête de clients et de stationner ou circuler sur la voie publique aux abords des gares, aéroports ou dans l'enceinte de celles-ci.

2. Des infractions répétées aux règles du transport de personnes particulières en zone de montagne, constitutives de situations de concurrence déloyale

Les auditions menées par vos rapporteurs ont mis en lumière des irrégularités fréquentes dans le fonctionnement du secteur du transport de personnes particulières en zone de montagne. Comme le rappelle la sous-direction de la régulation et de la performance durable des transports routiers de marchandises et de voyageurs, *« des formes de contournement peuvent être observées en période de forte affluence, en montagne ou d'autres zones touristiques ou de forte attractivité. Elles concernent principalement :*

- *l'exercice illégal des professions de taxi ou de VTC,*
- *le racolage en vue de la prise de clientèle en maraude par des non-taxis, alors qu'ils en ont l'exclusivité,*
- *le stationnement de véhicules en attente de clientèle sur la voie publique, à proximité de gares ou d'aéroports et autres points d'affluence,*
- *l'absence de titre valide ou d'assurance à jour,*
- *la signalétique non conforme.*

Il peut également exister des pratiques tarifaires irrégulières de la part de taxis, notamment dans les cas de pénurie d'offre. »

En effet, si les chauffeurs VTC doivent impérativement attendre leurs nouvelles courses sur un emplacement privé, en dehors de la chaussée, il apparaît qu'une pratique de stationnement sur des parkings publics s'est développée.

Cette technique permet aux chauffeurs VTC de ne pas avoir à retourner sur leur lieu d'établissement et d'être rapidement disponibles en cas de réservation par un nouveau client.

Elle a cependant induit de vives contestations, notamment aux abords des gares. Ces tensions ont même pu conduire, dans certains cas, à des actes de violence et de dégradation de biens que vos rapporteurs condamnent avec la plus grande fermeté.

Vos rapporteurs souhaitent à ce titre rappeler que le respect du cadre juridique applicable impose aux chauffeurs VTC de ne stationner qu'en dehors de la voie publique et exclusivement sur des emplacements privés, et non à proximité immédiate des gares, aéroports ou points d'affluence, afin d'éviter toute assimilation à une activité de maraude et de prévenir les tensions récurrentes observées dans ces zones.

Ils souhaitent également encourager les services de l'État à limiter la délivrance de cartes professionnelles VTC, tandis que l'extension du nombre d'acteurs au sein de ce secteur contribue à générer des perturbations dans divers domaines de l'économie touristique.

Un autre débat a animé plusieurs acteurs de la filière au cours des auditions menées par vos rapporteurs : certains chauffeurs, exerçant leur activité principale en zone de montagne, reprochent à des travailleurs de plateforme de profiter de la hausse de la demande lors de la saison des sports d'hiver pour opérer temporairement dans les stations de montagne sans y être réellement implantés.

Vos rapporteurs souhaitent rappeler que les chauffeurs VTC utilisant des plateformes d'intermédiation respectent *a priori* le cadre légal et réglementaire applicable à leurs activités, lequel n'empêche pas la mobilité géographique des véhicules dès lors que ces derniers ne stationnent pas sur la voie publique et ne procèdent pas à des maraudes.

Pour apaiser les tensions visibles au cours de la saison dernière aux abords des stations de montagne, vos rapporteurs estiment que les contrôles du respect des obligations pesant sur les chauffeurs VTC pourraient être renforcés. Ces contrôles se heurtent toutefois à deux problématiques : d'une part, les plateformes en ligne ne peuvent pas assurer la régularité des pratiques des chauffeurs VTC indépendants au-delà des obligations fixées par la loi, au risque de créer un lien de subordination et de voir requalifié le contrat de partenariat existant en contrat de travail ; d'autre part, le défaut d'affichage du macaron VTC obligatoire par certains chauffeurs complexifie la réalisation des contrôles par les forces de l'ordre, dès lors que rien ne distingue leurs voitures de celles des autres usagers de la route. Enfin, ces contrôles restent en partie entravés par des fraudes à l'assurance commises par des chauffeurs étrangers, qui présentent des documents falsifiés aux autorités, rendant leur authentification difficile.

Toutefois, malgré leur perfectibilité, les contrôles opérés par les pouvoirs publics montrent une relative efficacité. Pour la saison 2024-2025, sur le territoire de Savoie, la préfecture de Savoie révèle ainsi que :

- La Dreal a opéré 35 contrôles de transporteurs publics de personnes depuis janvier 2025, dont 8 étaient en infraction ;
- Le Codaf a réalisé 3 contrôles durant la saison hivernale 2024-2025, sur près de 80 véhicules aux abords des aéroports de Chambéry, de Moûtiers et de Saint-Michel-de-Maurienne ;

- Et le Celtif a, quant à lui, ciblé la vallée de la Tarentaise, dans laquelle il a contrôlé 17 chauffeurs VTC.

Afin de renforcer encore le volume et l'efficacité de ces contrôles, les forces de l'ordre, les collectivités locales et les services de l'État doivent disposer de moyens mieux adaptés aux réalités du terrain. Comme le rappelle la DGITM, « *les contrôles en zone de montagne se heurtent surtout à des contraintes objectives liées au terrain et aux flux : pics très concentrés à certaines périodes avec une sollicitation augmentée en parallèle des forces en tenue pour diverses actions, dispersion des sites de prise en charge et conditions météorologiques pouvant affecter la réalisation des opérations de contrôle* ». En outre, sur le plan des ressources humaines, « *la mobilisation d'agents de contrôle généralistes peut soulever des enjeux de compétence pour la vérification de certaines dispositions spécifiques de la réglementation.* ».

Recommandation n° 6 : Accroître les moyens humains et financiers des autorités publiques chargées du contrôle de la régularité des activités de VTC.

Recommandation n° 7 : Réduire la délivrance de cartes professionnelles VTC afin de limiter les perturbations qui résultent de l'extension de ce secteur dans les zones touristiques.

Recommandation n° 8 : Ajouter un signe distinctif supplémentaire permettant de distinguer les VTC, par exemple via l'imposition d'une plaque d'immatriculation de couleur différente.

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

(par ordre chronologique)

Syndicat national des moniteurs de ski *

M. Eric Breche

Domaines skiables de France *

Mme Anne Marty, présidente

M. Laurent Reyanud, délégué général

Audition conjointe

– Syndicat national des guides de montagnes (SNGM)

M. Jean-Marc Vengeon, président

– Syndicat national des accompagnateurs en montagne (SNAM)

Mme Claire Schmitter, présidente

M. Marc Toffano, directeur

Audition conjointe

– Chambre syndicale des artisans taxis de Savoie (CSAT73)

M. Sébastien Dumarais, président

– Association des transporteurs savoyards de personnes

M. Guillaume Léger Grain, président

Syndicat international des moniteurs de ski (SIMS)

M. Jean-Marie Blache

Audition commune

– Uber *

M. Robin Barrière, directeur juridique d'Uber en France

Mme Laurène Guardiola, responsable des affaires publiques

– **Fédération française du transport de personnes sur réservation (FFTPR) ***

M. Xavier Bendavid, directeur des affaires publiques de Bolt

Mme Mathilde Giron, directrice des opérations de Bolt

M. Simon Lalanne, associé, directeur des développements de Boury, Tallon & Associés

Ministère des sports, de la jeunesse et de la vie associative

M. Alexis Gsell, directeur du service national de l'encadrement du ski et de l'alpinisme

M. Jérôme Fournier, chef de service, adjoint de la directrice des sports

Mme Maëlle Deschamps-Mahtallah, chargée d'affaires juridiques, Bureau DS3B – « Emploi, métiers et diplômes du sport et de l'animation »

Audition conjointe

– **Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) - sous-direction de la régulation et de la performance durable des transports routiers**

Mme Sophie André, sous-directrice de la régulation et de la performance durable des transports routiers

Mme Aurélie Balmer, chef du bureau des transports publics particuliers de personnes

M. Nicolas Bina, conseiller « Elus et communication »

– **Préfecture de la Savoie**

M. Julien Pailhère, secrétaire général de la préfecture

Association des chauffeurs indépendants lyonnais (ACIL)

M. Ali Sabri, responsable des affaires juridiques

Syndicat interprofessionnel de la montagne (SIM)

M. Yannick Vallençant, président

– **Fédération nationale du taxi (FNDT)**

Mme Emmanuelle Cordier, présidente

M. Dominique Buisson, secrétaire fédéral

M. Cyrille Jullien, conseiller juridique

– **Fédération nationale des artisans du taxi (FNAT) ***

M. Bernard Crebassa, président

M. Jean-Michel Rebours, chargé de mission

– **Fédération nationale des taxis indépendants (FNTI)**

[en attente liste des participants]

– **Union nationale des taxis (UNT) ***

M. Sébastien Ribbe membre du comité exécutif

** Ces représentants d'intérêts ont procédé à leur inscription sur le répertoire des représentants d'intérêts de la Haute Autorité pour la transparence de la vie publique (HATVP), qui vise à fournir une information aux citoyens sur les relations entre les représentants d'intérêts et les responsables publics lorsque sont prises des décisions publiques.*