

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

7 juillet 2014

## TAXIS ET VOITURES DE TRANSPORT AVEC CHAUFFEUR - (N° 2063)

Commission	
Gouvernement	

Retiré

**AMENDEMENT**

N ° 75

présenté par  
M. Hammadi

-----

**ARTICLE PREMIER**

Rédiger ainsi cet article :

« I. – Afin de trouver les meilleures modalités permettant d'améliorer l'accès aux taxis par leurs clients en favorisant le développement de services innovants, tout en respectant une égalité de traitement entre les intermédiaires taxis et véhicules de transport avec chauffeur, l'État peut autoriser l'expérimentation d'un registre national recensant les informations relatives à l'identification, la géolocalisation, et la disponibilité des taxis et des véhicules de transport avec chauffeur.

« Ce registre, intitulé « registre de disponibilité des taxis et des véhicules de transport avec chauffeur », est soumis aux dispositions de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

« Ce registre est géré par les services de l'autorité administrative chargés de faciliter et de coordonner la mise à disposition des données publiques en vue de faciliter leur réutilisation.

« Les autorités administratives compétentes pour délivrer les autorisations de stationnement prévues à l'article L. 3121-1 sont tenues de transmettre au gestionnaire du registre les informations relatives à l'autorisation de stationnement lors de toute délivrance, transfert, renouvellement ou retrait.

« Le gestionnaire du registre d'inscription des véhicules de transport avec chauffeur mentionné à l'article L. 3124-3 est tenu aux mêmes obligations

« Durant l'exécution du service, les exploitants (taxis et véhicules de transport avec chauffeur) peuvent transmettre au gestionnaire du registre les informations relatives à la disponibilité et à la localisation du taxi et du véhicules de transport avec chauffeur en temps réel sur l'ensemble du territoire national.

« Le présent article est mis en oeuvre dans les conditions prévues par la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, notamment s'agissant des équipements permettant la géolocalisation, des autorités participant au recueil et à l'enregistrement de ces informations et le cas échéant des informations complémentaires nécessaires au fonctionnement du registre.

« II. – L'expérimentation mentionnée au I est conduite pour une durée de dix-huit mois à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015. Elle donne lieu, au plus tard six mois avant son terme, à la transmission au Parlement d'un rapport d'évaluation, notamment sur les effets de cette expérimentation sur l'activité des taxis. ».

### EXPOSÉ SOMMAIRE

Le 11 février dernier, le Secrétaire d'État aux transports, M. Frédéric Cuvillier, a lancé un débat national sur l'ouverture des données publiques dans le domaine des transports, animé par M. Francis Jutand. Les conclusions de ce débat sont attendues pour octobre 2014.

Par ailleurs, les conséquences de l'application de l'article L. 3121-11-1 tel que prévu dans l'article 1<sup>er</sup> de la proposition de loi sont difficiles à évaluer. Certains acteurs affirment ainsi que loin d'améliorer l'accès aux taxis par leurs clients, cette application conduirait à l'octroi d'un avantage concurrentiel capital aux sociétés étrangères de VTC - qui emploient une majorité d'autoentrepreneurs et abusent de pratiques fiscales discutables.

En publiant les données de géolocalisation des taxis affiliés ou non aux réseaux, il est dit que le registre des données tels que prévu dans le texte permettrait en effet aux services de VTC de compléter leur offre par un accès facilité à l'offre de taxis (sans que la réciproque ne soit vraie). Les intermédiaires du VTC bénéficieraient alors d'un avantage concurrentiel conséquent, celui de la plus grande disponibilité sur le marché. Etant favorisés, ces intermédiaires verraient leur demande augmentée artificiellement, au détriment :

- Des chauffeurs de taxis. La grande majorité des chauffeurs de VTC étant des autoentrepreneurs sur lesquels les éditeurs perçoivent une commission d'environ 20 %, il serait en effet toujours plus rentable, pour ces éditeurs comme Uber, de solliciter un chauffeur VTC plutôt qu'un chauffeur de taxi pour répondre à la commande d'un véhicule par un consommateur. Les chauffeurs de taxis seraient alors uniquement sollicités à un moment bien précis, les heures de pointe (auxquelles les VTC ne sont pas en mesure de répondre) et verraient leur activité chuter.

- Des entreprises françaises organisatrices du transport par taxi (les Centraux Radios), dont le modèle économique permet l'accessibilité du service à tous (disponibilité par téléphone 24h/24 autant que par Smartphone et internet, gratuité de la commande...) et dont les centres d'appels et les emplois sont situés en France ;

Dans ce contexte, et parce qu'il ne semble pas que la création de l'Open data ne puisse attendre les conclusions de M. Jutand, il est proposé, dans un premier temps, de procéder à une expérimentation de dix-huit mois, à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2015, qui concerne aussi bien les taxis que les VTC, au nom de l'égalité de traitement.