



N° 2935

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 2 juillet 2015.

## PROPOSITION DE RÉSOLUTION

*visant à proposer une **solution** au **conflit** opposant les **taxis** et  
les **prestataires** d'applications du transport  
liées à l'**économie** du **partage**,*

présentée par Messieurs

Frédéric LEFEBVRE, Philippe GOSSELIN, Philippe VIGIER, Jean-Michel  
VILLAUMÉ, Meyer HABIB, Philippe-Armand MARTIN, Frédéric REISS et  
Alain SUGUENOT,

députés.

## EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'économie du partage est une prise d'autonomie des citoyens étouffés par le poids des charges et des réglementations.

Ce mouvement est planétaire même si dans notre pays, où le travail est découragé, la résistance du vieux système est plus vive encore.

Quand le Gouvernement décide la suppression de l'exonération de charges sur les heures supplémentaires, il enlève de fait un 13<sup>e</sup> mois à nombre d'ouvriers, de serveurs ou autres travailleurs français.

Cette France découragée entre en résistance.

Cet ouvrier qui dit faire les brocantes et revendre sur « Le Bon Coin » pour environ 600 euros par mois de marchandises, sans charges, a su trouver la réponse.

Le digital et la débrouillardise font bon ménage.

Le mouvement s'amplifie, touche toutes les catégories sociales, toutes les activités : livraison, co-voiturage, échange d'appartements, partage d'outils...

Le modèle est sans limite. Le citoyen reprend le pouvoir, échappe aux taxes, choisit l'autonomie.

Les gouvernements devront s'adapter, venir en aide aux métiers impactés, baisser l'étai qui écrase les citoyens, imaginer de nouveaux modèles de contributions, s'adapter à ce mouvement inexorable.

La décision d'interdire UberPop comme une offrande à la colère des taxis semble déraisonnable.

On n'interdit pas une évolution, on s'adapte.

Dans l'attente d'une réflexion globale sur l'économie du partage, des mesures urgentes s'imposent pour sortir de la crise actuelle dans le secteur du transport des personnes.

Pour les Taxis :

L'État doit rapidement prendre ses responsabilités, donner à cette profession réglementée, chauffeur de taxi, une chance d'affronter une situation dégradée.

Les licences de taxis qui sont devenues l'équivalent d'une retraite par capitalisation, dans un marché parallèle toléré par l'État, perdent aujourd'hui de la valeur.

Les chauffeurs perdent du chiffre d'affaires.

Entendons leurs angoisses. Écrasés de charges et de dettes pour payer leur licence, ils voient la concurrence fragiliser leur avenir.

Dans cette profession le bon fréquente le pire.

Des taxis impeccables, aux chauffeurs sympathiques et efficaces.

D'autres taxis sales, aux chauffeurs peu aimables et roublards.

Il faut faire le ménage dans cette profession dont l'État accepte parfois des comportements et des agissements qui choquent les touristes de passage à Paris et véhiculent ainsi une image terrible de la France.

Offrons une licence supplémentaire à tous les taxis qui respectent un certain standard de confort pour leur client, qui acceptent toutes formes de paiement et qui sont en règles au regard de leur comptabilité.

Ceux-là doivent être soutenus et accompagnés.

Pour les entreprises de prestations de transport liées à l'économie du partage :

N'interdisons pas UberPop, Heetch et Jump qui seront remplacés par d'autres applications qui trouveront le moyen de s'adapter à toutes les règles imaginables, car il y a une demande d'une clientèle jeune et moderne pour ce type de service qui démocratise le transport dans la ville.

Car aujourd'hui pour obtenir un taxi si l'on n'est pas abonné, comme les élites économiques, journalistiques ou politiques, c'est la croix et la bannière.

Ce service est inaccessible pour le citoyen moyen faute de taxis en nombre suffisant dans les grandes villes et de prix trop élevés.

Au lieu de pousser à l'affrontement des travailleurs indépendants, taxis contre chauffeurs, veillons à ce que les chauffeurs de ces nouveaux services remplissent un certain nombre d'obligations :

- formation minimum,
- statut de micro entrepreneur, ou statut de salarié,

- ou établissement d'un modèle conventionnel avec forfait de charge, inclus dans le tarif payé par l'utilisateur qui serait versé à l'État par le prestataire, le chauffeur ne percevant qu'une rémunération nette qu'il aurait obligation de déclarer au titre de l'impôt sur le revenu,

- obligation de souscription d'une franchise auto-partage dans le contrat d'assurance automobile du chauffeur.

Ce n'est pas avec 200 policiers ou des gardes à vues que l'État stoppera une vague d'autonomie et de liberté.

C'est pourquoi la présente proposition de résolution, dans une perspective d'apaisement du conflit opposant les taxis aux prestataires d'applications liées à l'économie du partage, appelle à l'organisation d'une concertation entre le Gouvernement, les acteurs du tourisme et les représentants des utilisateurs.

## PROPOSITION DE RÉOLUTION

### Article unique

- ① L'Assemblée nationale,
- ② Vu l'article 34-1 de la Constitution,
- ③ Vu l'article 136 du Règlement de l'Assemblée nationale,
- ④ – Souhaite que soient identifiées les causes du conflit opposant les taxis aux prestataires des applications de l'économie du partage et mesurer les conditions de la concurrence (différentiel de charges sociales, contraintes spécifiques liées à l'activité de taxis, obligations d'assurances distinctes...).
- ⑤ – Propose la mise en œuvre de mesures visant à réformer la profession de taxi afin de sécuriser l'activité des chauffeurs et permettre à cette profession de proposer des prestations de qualités comparables à celles fournies dans les grandes capitales occidentales concurrentes de Paris en matière de tourisme d'affaire et de tourisme de loisir. En assainissant le secteur des taxis, en lui donnant les moyens de résister à la mutation qu'il subit grâce à une licence offerte par chauffeur respectant un standard minimum de confort, de sécurité et de conditions de paiement.
- ⑥ – Souhaite que soient examinées des pistes susceptibles de créer un statut propre aux activités de transport effectuées dans le cadre de l'économie collaborative et de sécuriser les fournisseurs et utilisateurs d'applications liées à l'économie collaborative avec des obligations légales à respecter qui veilleront à une contribution juste de ces entreprises à la collectivité.





