



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Problématiques des locataires de taxi

Question écrite n° 24299

Texte de la question

Mme Zivka Park interroge M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports sur un ensemble de problématiques rencontrées par les locataires de taxi. De nombreux locataires sont en attente d'une licence dans le cadre du dispositif d'attribution de licences gratuites par la préfecture de Paris. Il semblerait que très peu de licences aient été attribuées sur le quota fixé en 2019. Elle lui demande s'il pourrait l'éclairer sur ce point. Par ailleurs, d'autres sujets visant l'amélioration de leur situation économique et sociale ont été portés à sa connaissance. Pour rappel, les taxis parisiens ont à charge la location de l'ADS, de leur véhicule et son entretien. Ils ont sollicité son aide afin de modifier le régime des locataires de taxis dans l'espoir d'améliorer leur situation économique et sociale. Les sujets mentionnés ci-dessus n'ont malheureusement pas pu être traités en première lecture du projet de loi sur les mobilités, et la deuxième lecture n'a pas permis de les examiner au titre de la « règle de l'entonnoir ». Vraisemblablement, il ne sera pas non plus possible de modifier les dispositions découlant des dernières lois ayant traité le sujet par voie réglementaire. Elle lui demande qu'elle est sa visibilité sur les prochains véhicules législatifs qui pourraient être amenés à traiter de sujets de transports de personnes afin de discuter les sujets suivants : modifier le deuxième alinéa de l'article L. 3121-1-2 du code des transports afin de dissocier la location de la licence à celle du véhicule, selon le syndicat, cette liaison met en péril la viabilité financière des chauffeurs locataires, les contraignant à louer en même temps et au même loueur sa licence et son véhicule ; une modification de l'article L. 3121-2 du code des transports qui constate une rupture d'égalité entre les chauffeurs, qui inscrits avant le 1er octobre 2014 sur la liste d'attente ont reçu leur ADS avant cette date et ceux qui, inscrits également avant le 1er octobre 2014, ont reçu leur ADS après cette date, dans le premier cas, l'ADS est cessible alors que dans le deuxième, elle ne l'est pas - sans remettre en cause le régime d'incessibilité, l'organisation estime que le point de départ de l'application de la loi ne devrait pas être la délivrance mais la demande de l'ADS ; une modification du 3e alinéa de l'article L. 3121-3 et du 5e alinéa de l'article L. 3121-3 du code des transports. Le secrétaire général souhaite pallier les cas de force majeure en permettant au titulaire de l'ADS, ayant fait l'objet d'une première demande d'enregistrement postérieure au 1er octobre 2014 ou à ses ayant-droit de vendre, louer ou exploiter la licence. Force majeure définie comme l'incapacité totale ou partielle du titulaire de l'ADS d'exploiter la plaque du taxi. Elle lui demande quelle est la position du Gouvernement sur ces questions.

Texte de la réponse

En ce qui concerne le dispositif d'attribution des licences gratuites de taxis, plus de 8 000 chauffeurs ont déposé une demande à la préfecture de police de Paris, depuis plus d'une dizaine d'années. La préfecture a dû procéder à un travail de vérification des conditions posées par l'article L. 3121-5 du code des transports, en particulier l'expérience professionnelle de 2 ans en tant que conducteur de taxi. Par ailleurs, la gestion d'une liste aussi longue et ancienne comportant des adresses obsolètes génère des procédures nombreuses afin de garantir l'équité des décisions de l'administration. Selon un tout dernier bilan, 218 licences ont été délivrées sur 600 mais de nombreuses autres sont à venir dans le cadre du processus en cours. Concernant la question de la dissociation de la licence du véhicule : le principe de l'indissociabilité de l'autorisation de stationnement (ADS) et

du véhicule est prévu par l'article L. 3121-1-2 du code des transports modifié par la loi « Grandguillaume » : « lorsqu'une même personne physique ou morale est titulaire d'une ou plusieurs autorisations de stationnement délivrées avant le 1er octobre 2014, l'exploitation peut en être assurée par des salariés ou par un locataire-gérant auquel la location de l'autorisation et du véhicule mentionné au même article L.3121-1 a été concédée ». Cette disposition est conforme à la jurisprudence du Conseil d'État, qui dans un avis rendu le 12 novembre 2003 (n° 369.335) affirme : « la location-gérance doit porter sur tous les éléments du fonds ou de l'établissement auxquels est attachée la clientèle. Il ne paraît pas possible d'admettre (...) la mise en gérance de la seule autorisation de stationnement, sans y inclure le véhicule spécialement équipé, auquel cette autorisation est liée et qui fait donc partie du fonds. » Modifier la loi en ce sens remettrait en cause l'équilibre de la réglementation du taxi qui repose sur l'exploitation d'un fonds de commerce. Permettre la dissociation de ces éléments reviendrait à autoriser la location d'une autorisation administrative, pratique qui serait source de fraude et de commerce illégal. En ce qui concerne la question de la rupture d'égalité potentielle pour les exploitants ayant obtenu des licences incessibles, la loi « Thévenoud », codifiée à l'article L. 3121-5 du code des transports prévoit que : "la délivrance de nouvelles autorisations de stationnement par l'autorité administrative compétente n'ouvre pas droit à indemnité au profit des titulaires d'autorisations de stationnement délivrées avant la promulgation de la loi n° 2014-1104 du 1er octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur ou, au profit des demandeurs inscrits sur liste d'attente". Prendre en compte la date de la demande et non la date de délivrance n'est pas pertinent, notamment à Paris où des milliers de personnes sont inscrites sur une liste d'attente. Cela générerait une inégalité de traitement entre les territoires, où les durées d'attente sont très variables (notamment entre Paris et la province). Une disposition qui aurait pris en compte une date d'inscription sur une liste d'attente aurait eu pour conséquence de reporter de plusieurs années la mise en place des nouvelles licences non cessibles (15 ans à Paris). Par ailleurs, les listes d'attente étant élaborées par les communes, il aurait été problématique de contrôler la régularité des dates de demande d'inscription, ce système de gestion par date générant par lui-même un risque important de contournement de la loi. Enfin, en ce qui concerne la dérogation au principe d'exploitation personnelle de l'ADS, le principe d'exploitation personnelle doit être clair et non pas sujet à interprétation pour chaque demande de dérogation qui serait présentée. La loi « Thévenoud » a bien clarifié ce point et le principe de la gratuité de la licence facilite le retour de la licence à la collectivité et la fluidité du système en cas d'impossibilité d'exploitation à titre personnel. Ces sujets ont fait l'objet d'amendements parlementaires qui ont été débattus et rejetés ou non défendus dans le cadre de la loi sur les mobilités et le Gouvernement ne prévoit pas d'y revenir pour les raisons qui viennent d'être exposées.

Données clés

Auteur : [Mme Zivka Park](#)

Circonscription : Val-d'Oise (9^e circonscription) - La République en Marche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 24299

Rubrique : Taxis

Ministère interrogé : [Transports](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [5 novembre 2019](#), page 9735

Réponse publiée au JO le : [21 juillet 2020](#), page 4990