



# ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

## exercice de la profession

Question écrite n° 37522

### Texte de la question

M. Jean-Luc Warsmann attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les conditions de travail des chauffeurs de taxi. En effet, les chauffeurs de taxi qui sont locataires de leur véhicule doivent parfois faire face à une redevance exorbitante de location du taxi, ce qui les incite à travailler à des cadences infernales et à dépasser les dix heures légales. Ainsi, on constate que 80 % des infractions commises par les chauffeurs de taxi sont effectuées lors des dépassements d'horaire. Aussi, il souhaiterait connaître les mesures envisagées par le Gouvernement afin de remédier à cette situation.

### Texte de la réponse

L'honorable parlementaire appelle l'attention sur les conditions de travail des chauffeurs de taxis locataires qui se trouveraient régulièrement sanctionnés pour des dépassements des horaires légaux censés se justifier par la nécessité de verser une redevance de location beaucoup trop lourde. Il convient au préalable d'indiquer que cette question ne peut viser que les locataires de taxis parisiens présents dans la zone unique regroupant Paris et 80 communes environnantes où un tiers des conducteurs de taxi sont locataires. Eux seuls, en effet, sont soumis à une durée journalière d'amplitude horaire d'activité de 10 heures (les salariés sont régis, quant à eux, par le droit du travail) qui se contrôle par la lecture d'un horodateur. Ils louent un taxi à un artisan ou à une société moyennant une redevance mensuelle de 13 à 20 000 francs par mois pour une recette pouvant aller de 20 à 40 000 F. Le système de location, forme reconnue d'exercice de la profession, est un système hybride. Il présente certains avantages tels que l'autonomie complète et la libre disposition du véhicule et c'est pourquoi bon nombre de chauffeurs non titulaires d'une autorisation de stationnement le préfèrent au salariat. Le ministère de l'intérieur s'est attaché à ce qu'un contrat type de location, fondé sur les dispositions de l'article 10 du décret du 17 août 1995, soit élaboré dans le cadre de nombreuses réunions de travail entre l'administration et les organisations représentatives des loueurs et des locataires. Ce contrat type a été adressé par circulaire du 22 septembre 1998 au préfet de police, seule autorité administrative compétente pour Paris et les 80 communes de la zone unique. Un de ses points principaux concerne la réajustement de la redevance, qui n'est pas calculé arbitrairement mais se réfère aux indices INSEE relatifs à l'achat de véhicules automobiles et au taux horaire de main-d'oeuvre dans ce secteur de la réparation automobile. Les craintes des locataires de voir les tarifs de location augmenter trop rapidement devraient s'estomper au fur et à mesure de la diffusion de ce contrat à l'ensemble des loueurs. Des nombreuses autres mesures financières favorables aux locataires, qui existaient déjà dans les contrats de location des sociétés parisiennes, ont été introduites, telles que le mois de gratuité annuel à titre de prime de fidélité, ou la mise à disposition obligatoire d'un véhicule de remplacement en cas d'immobilisation du véhicule principal avec paiement d'indemnités journalières par le loueur qui ne s'acquitterait pas de cette obligation dans les cinq jours. Si une durée limitée d'amplitude journalière d'activité a été imposée par le préfet de police dans la zone unique, c'est pour permettre à l'ensemble des conducteurs des 14 900 taxis parisiens de réaliser un chiffre d'affaires satisfaisant tout en garantissant à l'utilisateur un bon niveau de sécurité. S'agissant du nombre des sanctions jugé excessif par l'honorable parlementaire, chaque année 5 000 à 6 000 rapports de police sont établis et 1 100 à 1 300 plaintes sont reçues par la préfecture de police. Ces chiffres sont

à rapprocher des quelque 70 millions de courses effectuées par an et des 100 millions de passagers transportés par les taxis parisiens. On ne relève approximativement que huit infractions et 1,2 plainte pour 100 000 courses, ce qui est extrêmement faible. Parmi les rapports de police, environ un tiers concerne la réglementation relative à l'horodateur, les deux autres tiers visent des faits relatifs au stationnement irrégulier, à la mauvaise application des tarifs, à l'abandon de véhicule, au refus de prise en charge, à l'attitude vis-à-vis du client, à l'allongement du parcours, etc. Dans la mesure où la répartition des infractions est sensiblement égale pour les trois catégories de conducteurs (artisan, locataire, salarié), et s'agissant des locataires, le chiffre de 80 % d'infractions ayant pour seule cause le dépassement d'horaire, paraît excessif et doit plutôt être ramené à 50 %. Beaucoup de locataires mettent à profit ce statut pour se former, découvrir le monde très particulier du taxi, constituer un capital et accéder à l'artisan. Comme tous les autres chauffeurs de taxis parisiens, les locataires profitent de la reprise économique : l'augmentation du prix des autorisations traduit un accroissement des chiffres d'affaire. Le fait que chaque année, la plupart des autorisations transférées soient acquises à titre onéreux par des locataires, pour un montant allant de 700 000 à 750 000 francs, prouve que cette forme d'exploitation de taxi constitue un excellent chemin d'accès au statut d'artisan et qu'elle ne contribue pas à fragiliser la situation sociale des conducteurs compétents.

### Données clés

**Auteur :** [M. Jean-Luc Warsmann](#)

**Circonscription :** Ardennes (3<sup>e</sup> circonscription) - Rassemblement pour la République

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 37522

**Rubrique :** Taxis

**Ministère interrogé :** équipement et transports

**Ministère attributaire :** intérieur

### Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 22 novembre 1999, page 6662

**Réponse publiée le :** 7 février 2000, page 900