

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V I ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission d'enquête relative aux révélations des *Uber files* : l'ubérisation, son *lobbying* et ses conséquences

- Audition, ouverte à la presse, de Mme Melvina Sarfati El Grably, directrice générale de la plateforme Deliveroo France 2
- Audition, ouverte à la presse, de M. Nicolas Rousselet, président directeur général du Groupe Rousselet (ex Groupe G7) 14
- Présences en réunion..... 33

Jeudi

6 avril 2023

Séance de 10 heures

Compte rendu n° 18

SESSION ORDINAIRE DE 2022-2023

**Présidence de
M. Benjamin Haddad,
Président de la commission**



Jeudi 6 avril 2023

La séance est ouverte à dix heures.

(Présidence de M. Benjamin Haddad, président de la commission)

La commission d'enquête entend Mme Melvina Sarfati El Grably, directrice générale de la plateforme Deliveroo France.

M. le président Benjamin Haddad. Mes chers collègues, nous accueillons Mme Melvina Sarfati El Grably, directrice générale en France de la plateforme de livraison Deliveroo. Madame, nous vous souhaitons la bienvenue et vous remercions de vous être rendue disponible pour participer à cette audition.

À partir du 10 juillet 2022, plusieurs membres du consortium international des journalistes d'investigation ont publié ce qu'il est désormais convenu d'appeler les *Uber files*. Étayée par 124 000 documents internes à l'entreprise américaine, datés de 2013 à 2017, cette enquête a dénoncé un *lobbying* agressif de la société Uber pour implanter, en France comme dans de nombreux pays, des véhicules de tourisme avec chauffeur faisant concurrence au secteur traditionnel du transport public particulier de personnes, auparavant réservé aux taxis.

Dans ce contexte, notre commission d'enquête a deux objectifs : d'une part, identifier l'ensemble des actions de *lobbying* menées par Uber pour s'implanter en France ainsi que le rôle des décideurs publics de l'époque et émettre des recommandations concernant l'encadrement des relations entre décideurs publics et représentants d'intérêts ; d'autre part, évaluer les conséquences économiques, sociales et environnementales du développement du modèle Uber en France et les réponses des décideurs publics apportées et à apporter en la matière.

La plateforme Deliveroo, que vous dirigez, est l'une des principales plateformes de livraison de repas et de courses, en France et dans plusieurs pays européens. Il nous a donc semblé indispensable de recueillir vos impressions sur les révélations des *Uber files*, ainsi que d'évoquer avec vous le fonctionnement de votre plateforme et, plus généralement, votre point de vue sur les conséquences de l'ubérisation de l'économie, pour le secteur de la mobilité dans lequel vous opérez et plus largement.

Vous avez sans doute suivi nos auditions, qui ont abordé notamment le sujet du statut des employés des plateformes de mobilité – considérés comme indépendants mais souvent requalifiés par le juge comme salariés des plateformes, compte tenu de l'existence d'un lien de subordination de fait –, le sujet du dialogue social entre les employés et les plateformes, en particulier au sein de l'Autorité des relations sociales des plateformes d'emploi, le sujet de l'emploi et des conditions de régularisation des travailleurs sans-papiers, et le sujet des contrôles administratifs des plateformes en matière commerciale, sociale, fiscale, voire pénale.

Deliveroo France a écopé d'une amende de 375 000 euros pour travail dissimulé, par un jugement du tribunal correctionnel de Paris du 19 avril 2022. Pouvez-vous nous indiquer les circonstances de cette condamnation, nous dire si vous avez fait appel et préciser, surtout, la manière dont votre entreprise a réagi pour éviter que ces faits ne se reproduisent ?

Nous aimerions également connaître votre position sur les principales dispositions du projet de directive européenne relative à l'amélioration des conditions de travail dans le cadre du travail *via* une plateforme, notamment la présomption réfragable de salariat, introduite par le Parlement européen, et l'amélioration de la transparence de la gestion algorithmique des plateformes.

La plateforme Deliveroo a récemment décidé de quitter l'Espagne. Est-ce dû à l'adoption récente d'une loi instaurant à la fois une présomption de salariat des livreurs intermédiés et la transparence des algorithmes, qu'utilisent toutes les plateformes ?

Je vous remercie d'avance de la qualité de vos réponses. Je vous rappelle que cette audition est ouverte à la presse et retransmise en direct sur le site de l'Assemblée nationale.

L'article 6 de l'ordonnance du 17 novembre 1958 relative au fonctionnement des assemblées parlementaires impose aux personnes entendues par une commission d'enquête de prêter le serment de dire la vérité, toute la vérité, rien que la vérité.

(Mme Melvina Sarfati El Grably prête serment.)

Mme Melvina Sarfati El Grably, directrice générale de Deliveroo France.
Monsieur le président, madame la rapporteure, mesdames et messieurs les députés, je vous remercie de votre invitation.

Deliveroo est une société née au Royaume-Uni en 2013 et implantée en France depuis 2015. J'en suis directrice générale pour la France depuis 2020. Deliveroo est une plateforme d'intermédiation présente dans dix pays. Elle met en relation trois piliers : les établissements et restaurateurs partenaires, les consommateurs et les livreurs partenaires. D'après nos chiffres les plus récents, les restaurateurs partenaires sont 26 000 et les livreurs partenaires 22 000 en France. Nous opérons dans environ 500 villes.

Deliveroo est avant tout une entreprise technologique, ayant vocation à opérer une intermédiation en temps réel, adossée à une connaissance pointue des zones géographiques. Cette expertise permet d'améliorer l'expérience, sur les trois pôles du marché, de tous les utilisateurs, aux besoins desquels nous nous adaptons : le restaurateur, qui prépare des repas pour ses clients en salle et reçoit des commandes supplémentaires, le consommateur, qui attend son repas, et le livreur partenaire, qui opère dans des conditions bien spécifiques, par exemple de météo ou de topographie.

Nous opérons donc dans un écosystème complexe. Notre technologie permet d'apporter des solutions et, en fin de compte, des bénéfices aux trois piliers de la place de marché : le restaurateur partenaire augmente son chiffre d'affaires, le livreur partenaire perçoit des revenus et le consommateur partenaire reçoit sa commande.

M. le président Benjamin Haddad. À propos de l'amende dont a écopé Deliveroo, voici quelques titres d'articles glanés sur internet : *Livraison à domicile : les dessous d'un « trafic » lié à la main-d'œuvre sans-papiers*, sur Franceinfo.fr en novembre 2022 ; *Les coursiers sans-papiers d'Uber Eats et de Deliveroo, nouveaux forçats de la livraison de repas à domicile*, pour *Le Figaro* en février 2021 ; *55 % des coursiers contrôlés par la justice sont sans papiers*, pour le journal belge *L'Écho* en avril 2022. Qu'en pensez-vous ? Quelles mesures votre plateforme a-t-elle prises depuis cette décision de justice ?

Mme Melvina Sarfati El Grably. Je ne reconnais pas les chiffres dont vous me faites part. Pour tout vous dire, nous n'avons aucun chiffre relatif à des travailleurs sans-papiers. Faire travailler des sans-papiers, c'est de la fraude. C'est un sujet grave et nous nous sommes engagés dans le combat contre la fraude. Nous avons adopté des procédures internes particulièrement élaborées. Nous avons aussi pris des engagements auprès des pouvoirs publics, notamment en signant avec le ministère du Travail, il y a quelques mois, une charte concernant la lutte contre la sous-traitance illégale.

Pour lutter contre la fraude, Deliveroo soumet quiconque veut devenir livreur partenaire à des obligations.

Avant même de signer le contrat commercial formalisant le début de notre collaboration, nous vérifions les papiers d'identité – pour nous assurer que la personne est majeure, que ses papiers sont en règle et qu'elle a le droit de travailler en France – ainsi que l'extrait Kbis, les attestations de vigilance de l'Urssaf et les documents du véhicule. Cette vérification est faite de manière rigoureuse et systématique.

Tout au long de sa collaboration avec Deliveroo ensuite, chaque livreur partenaire fait l'objet de vérifications. Nous vérifions notamment son attestation de vigilance, dont nous demandons la mise à jour régulière. Nous prenons aussi des mesures de reconnaissance faciale.

Par ailleurs, nos équipes sont formées à repérer les changements de comptes bancaires trop fréquents qui pourraient soulever des questions. Outre ces mesures que nous appliquons sans discontinuer, nous collaborons étroitement avec les pouvoirs publics lorsque des faits sont portés à notre connaissance. En cas de fraude avérée, nous agissons.

Nous prenons vraiment à cœur la lutte contre la fraude. Nous veillons à améliorer sans cesse nos pratiques pour la combattre au mieux.

M. le président Benjamin Haddad. Pouvez-vous nous donner des chiffres sur votre action contre la fraude depuis que vous êtes à la tête de Deliveroo ?

Mme Melvina Sarfati El Grably. Je n'en dispose pas ici. Je prends note de votre demande et je vous les ferai parvenir.

M. le président Benjamin Haddad. La question du statut des livreurs a fait l'objet de nombreux débats dans notre commission d'enquête. Avez-vous le sentiment que votre modèle d'affaires survivrait à une requalification des livreurs en salariés, débattue à l'heure actuelle à l'échelon européen ? Le départ d'Espagne de Deliveroo est-il dû au changement de la législation que j'évoquais ?

Mme Melvina Sarfati El Grably. Ce que je peux vous dire à propos de l'Espagne, même si j'ai une connaissance de ces dossiers moins pointue que pour la France, est que la décision de quitter le pays est une décision purement économique. Comme toute société, nous passons en revue nos performances économiques et nos perspectives dans chaque zone géographique. En Espagne, notre part de marché et nos perspectives de croissance étaient moins bonnes qu'ailleurs. Compte tenu du niveau d'investissement requis pour y prospérer, Deliveroo a décidé de se retirer de ce marché et d'investir ailleurs.

S'agissant du statut des livreurs qui travaillent avec Deliveroo, il relève de la catégorie juridique des travailleurs indépendants, que nous n'avons pas inventée : nous nous inscrivons dans le cadre du droit en vigueur. Nous nous félicitons de toute initiative visant à clarifier ce

statut, l'encadrer et donc le sécuriser. La directive européenne que vous évoquez, qui est encore à l'état de projet, a vocation à lever toute incertitude. Nous souscrivons à cette démarche, d'autant que l'intention et la première version du texte sont globalement alignées avec notre modèle actuel.

J'aimerais préciser la façon dont le statut de travailleur indépendant s'inscrit dans l'activité de Deliveroo.

Deliveroo est une plateforme de mise en relation en temps réel recourant à des données géographiques. Pour l'utilisateur, son usage est simple : il suffit de cliquer pour commander son plat. Mais cela cache une grande complexité pour les piliers de la place de marché. Le restaurateur inscrit sur la plateforme, par exemple, doit concevoir son menu et fixer ses prix, ce qui suppose de tenir compte de nombreux paramètres pour chacun des 26 000 établissements de restauration avec lesquels nous travaillons.

De la même façon, les 22 000 livreurs avec lesquels nous travaillons sont indépendants. À tout instant, ils peuvent choisir d'accepter ou non une course. Chacun peut se connecter, ou non, un jour et pas un autre, pour une heure ou pour longtemps ; chacun peut accepter ou refuser une course, et même travailler simultanément pour plusieurs plateformes, en téléchargeant chaque application. Bref chaque livreur partenaire peut, à chaque instant, choisir ses courses et sa plateforme.

Je crois avoir répondu à vos questions.

M. le président Benjamin Haddad. Pas exactement. Ma question portait précisément sur la dépendance de votre *business model* au fait que les livreurs soient des travailleurs indépendants. Si, demain, ils devaient devenir des salariés, avez-vous le sentiment que cela mettrait votre entreprise en danger ? Nombreux sont ceux qui s'interrogent sur la pertinence d'un modèle dépendant d'une relation de plus en plus contestée par des décisions de justice, en France et ailleurs.

Mme Melvina Sarfati El Grably. Notre modèle d'affaires repose sur le statut de travailleur indépendant qui est défini en droit et plébiscité par les livreurs partenaires.

Pour que la plateforme fonctionne, il faut des utilisateurs, des restaurants partenaires et des livreurs partenaires. Le statut de travailleur indépendant, qui donne aux livreurs la possibilité d'accepter ou non une commande, de se connecter ou non, est conforme à leur souhait. L'indépendance figure en deuxième position du classement des raisons pour lesquelles ils choisissent ce métier. D'après les échanges que nous avons avec eux, 88 % d'entre eux se déclarent satisfaits ou très satisfaits de leur travail avec Deliveroo en tant que travailleurs indépendants.

Les conditions de travail que nous leur proposons sont donc attractives à leurs yeux. Or nous avons besoin d'inciter des livreurs à travailler avec nous : ils sont indispensables dans notre *business model*. Dès lors, il est certain que nous interdire de leur proposer une forme de travail qui leur plaît nous poserait problème.

Le statut de travailleur indépendant, qui fait donc partie intégrante de notre attractivité auprès des livreurs partenaires, ne nous empêche aucunement de leur offrir une protection sociale accrue. Deliveroo a toujours offert des niveaux de protection sociale et des avantages sociaux excédant le minimum légal afférent au statut de travailleur indépendant. Nous

souscrivons totalement à la démarche du dialogue social enclenchée en France l'an dernier pour aller plus loin dans cette direction afin de mieux associer l'indépendance et la protection sociale.

Mme Danielle Simonnet, rapporteure. La décision de justice concernant Deliveroo est très claire. Les juges estiment que la société a présenté des preuves de sa parfaite connaissance du caractère frauduleux de ses pratiques concernant le travail dissimulé, qu'elle avait donc pleinement conscience d'agir en totale illégalité et qu'elle a érigé le travail dissimulé en système volontairement générateur de concurrence déloyale vis-à-vis d'autres plateformes qui, elles, respectaient la relation de subordination avec leurs travailleurs.

Les juges ont même révélé l'existence d'un document interne intitulé *ops versus legal*, soit « pratique contre droit ». C'est un texte assez instructif, présentant un tableau comparatif des éléments de langage à bannir ou à privilégier pour donner une bonne impression en matière d'indépendance des livreurs et ne pas prêter le flanc aux arguments favorables à leur requalification en salariés. Vous dites que la fraude est grave mais la société Deliveroo a été condamnée non seulement pour travail illégal, mais aussi pour avoir eu pleinement conscience qu'elle s'adonnait à une activité frauduleuse, dans une décision de justice historique, particulièrement sévère et, selon moi, totalement justifiée.

S'agissant des travailleurs sans-papiers, j'aimerais obtenir des précisions sur les procédures de vérification rigoureuses que vous avez évoquées.

Enfin, quelles modifications la décision de justice visant Deliveroo a-t-elle induites dans vos procédures ? Vous avez dit que les livreurs étaient libres d'accepter ou non une course. Or la décision de justice a révélé que tel n'était pas le cas : les tarifications appliquées aux livreurs dépendaient totalement de leur notation interne, qui elle-même dépendait du nombre et des horaires des courses qu'ils réalisaient. Il existe un faisceau d'indices démontrant la subordination du livreur à la plateforme ayant pour effet de modifier la tarification qui leur est appliquée. En quoi vos procédures et vos rapports avec les livreurs ont-ils été modifiés ?

Mme Melvina Sarfati El Grably. Deliveroo a été condamné en avril 2022 après des contrôles de l'Urssaf portant sur des années antérieures. Nous contestons cette décision. Nous la comprenons d'autant moins que plusieurs juridictions ont rendu des décisions en notre faveur, y compris la cour d'appel de Paris, qui ont validé notre modèle fondé sur des indépendants.

Nous avons donc fait appel. En tout état de cause, cette décision porte sur des opérations passées. Elle n'a aucune incidence sur notre modèle présent. Elle porte sur des contrats et des pratiques qui n'ont plus cours. Nous ne doutons pas que notre modèle actuel est tout à fait conforme à la loi.

Vous me demandez quelles pratiques nous avons modifiées. Deliveroo est arrivé en France en 2015. Elle est en constante évolution, en fonction des avancées technologiques, des régulations et des retours d'expérience. Ainsi, si les livreurs ont toujours eu la possibilité de refuser une commande, ils devaient auparavant pour cela appeler un service dédié ; dorénavant, il leur suffit de cliquer dans l'application. Cela illustre l'évolution de notre modèle et confirme notre volonté de laisser aux livreurs le choix d'accepter ou non une commande.

L'exercice de cette liberté de choix n'est assorti d'aucune conséquence pour eux, qu'ils en refusent une de temps en temps ou dix d'affilée.

Mme Danielle Simonnet, rapporteure. Depuis quand ?

Mme Melvina Sarfati El Grably. En tout cas depuis que j'ai pris mes fonctions, en 2020. Il n'y a aucune sanction pour le livreur. La tarification de chaque course est totalement indépendante du nombre de courses refusées auparavant. La tarification dépend largement de la distance, de la topographie et de l'horaire – selon qu'on livre une baguette commandée à la boulangerie du coin à 14 heures ou qu'on effectue la course un samedi soir, sur une longue distance, sous la pluie et dans une ville à flanc de montagne.

Mme Aurore Bergé (RE). Vous avez 22 000 livreurs partenaires. Combien de courses réalisez-vous chaque année ? Le ratio permettrait de savoir si l'effectif est suffisant pour satisfaire la demande.

La fraude à l'identité est d'abord un enjeu social. Elle place de fait en situation d'exploitation ceux qui sous-louent un compte de livreur partenaire, ce qu'il est possible de faire avec des outils facilement accessibles sur internet pour devenir livreur partenaire. Combien de personnes travaillent au sein de Deliveroo France pour garantir l'identité des livreurs partenaires ? Combien de contrôles avez-vous réalisés en personne depuis que vous occupez vos fonctions ?

S'agissant du revenu moyen des livreurs, certains articles, lorsque Deliveroo a été créé, indiquaient qu'il pouvait atteindre 4 000 euros. Il semble avoir drastiquement chuté. Pouvez-vous nous en donner le montant ?

Vous semblez contester les allégations de fraude et d'exploitation sociale de certains livreurs, notamment de personnes sans papiers. La société Deliveroo a-t-elle attaqué en diffamation les organes de presse qui les ont publiées puisque vous contestez le contenu de ces articles ?

Mme Melvina Sarfati El Grably. Nos 22 000 livreurs partenaires décident chaque jour de se connecter ou non : tous ne sont pas en activité simultanément.

S'agissant du nombre de courses effectuées, c'est une donnée sensible qu'en tant que directrice générale d'une société cotée, je ne peux pas partager avec vous. Je préfère évoquer la philosophie qui est la nôtre à ce sujet.

M. le président Benjamin Haddad. Il me semble au contraire qu'en tant que société cotée, Deliveroo est plutôt soumise à une exigence de transparence.

Mme Melvina Sarfati El Grably. Nous respectons l'exigence de transparence à laquelle nous sommes soumis. Nous publions certains chiffres dans notre rapport d'activité, par pays, mais sans descendre à ce niveau de détail.

Je ne souhaite pas non plus vous induire en erreur en vous donnant des chiffres inexacts. Je préfère prendre note de votre demande et revenir vers vous.

M. le président Benjamin Haddad. Chacun comprend que certaines informations soient sensibles en matière de communication financière, mais je suis surpris de votre réponse. Il s'agit de questions assez basiques : nombre de livreurs, nombre de courses, rémunérations... Rien de tout cela n'atteint un degré de granularité stupéfiant.

Mme Melvina Sarfati El Grably. Je vais vous donner les éléments de réponse dont je dispose pour l'instant.

J'évoquais tout à l'heure l'importance de disposer d'une proposition de valeur attractive pour les livreurs. Nombreux sont ceux qui souhaitent travailler avec Deliveroo mais nous n'acceptons pas toutes les demandes. Nous voulons être certains que chaque livreur retire un revenu satisfaisant de sa collaboration avec Deliveroo, ce qui suppose de ne pas trop le diluer en augmentant le nombre de livreurs partenaires.

La loi d'orientation des mobilités, dite « loi LOM », oblige les plateformes à publier certains indicateurs, dont le revenu moyen par course. Celui que nous avons publié en mars dernier pour l'année 2022 s'élève à 5,60 euros par course effectuée. En combinant le revenu moyen à des paramètres tels que la durée moyenne d'une course et le temps d'attente moyen de chaque commande, nous sommes parvenus au revenu horaire moyen possible, pour un livreur partenaire, de 12,50 euros, soit plus que le SMIC horaire à titre de comparaison.

S'agissant du contrôle de l'identité des livreurs partenaires, il s'inscrit dans un processus global. Au démarrage de la collaboration avec un livreur partenaire, que nous appelons « l'embarquement », nous procédons à des vérifications humaines et automatisées, afin de nous assurer de la véracité des documents qu'il nous présente. Nous vérifions régulièrement leur conformité. En cas de fraude, nous agissons. J'ai pris bonne note de votre demande d'éléments chiffrés à ce sujet.

Mme Aurore Bergé (RE). Combien de personnes travaillent au sein de Deliveroo France pour s'assurer de l'identité des livreurs partenaires ? Combien de contrôles avez-vous vous-même réalisés depuis que vous avez pris la tête de Deliveroo France ? Avez-vous attaqué en diffamation les organes de presse ayant publié les articles que vous contestez ?

Mme Melvina Sarfati El Grably. Nous avons une équipe chargée de la relation avec les livreurs partenaires. Son effectif est important. Je ne saurais vous dire le chiffre exact de ceux qui travaillent sur les contrôles mais je prends note de votre question et reviendrai vers vous.

Il en est de même pour le nombre de contrôles : nous en effectuons de manière régulière et à grande échelle mais je ne voudrais pas vous induire en erreur en vous donnant un chiffre inexact.

Je n'ai pas connaissance de plaintes en diffamation. Je vous le confirmerai par écrit. Si des cas de fraude sont portés à notre connaissance, nous vérifions les faits. S'ils sont avérés, nous agissons. J'ai pris note de votre demande à ce sujet et reviendrai vers vous.

M. le président Benjamin Haddad. Vous avez évoqué un revenu moyen possible de 12,50 euros par heure. Il s'agit d'un calcul théorique. Mais vous devez avoir une idée du revenu moyen de chacun de vos 22 000 livreurs partenaires. De même, vous avez forcément des données chiffrées sur le nombre d'heures travaillées ou de livraisons par livreur.

Mme Melvina Sarfati El Grably. Le chiffre de 12,50 euros est obtenu en multipliant le revenu moyen par course par le temps moyen d'une course.

M. le président Benjamin Haddad. S'agit-il d'une évaluation de ce qu'un livreur peut gagner ou de ce qu'il gagne en moyenne en une heure ?

Mme Melvina Sarfati El Grably. Les chiffres que j'évoque avec vous sont des moyennes calculées notamment à partir du revenu moyen, du temps moyen, du temps d'attente moyen d'une course. Mais compte tenu du fait que chaque livreur partenaire peut accepter ou

refuser une course, ces moyennes recouvrent des réalités très variées. Certaines personnes exercent cette activité de façon significative, d'autres de façon anecdotique. L'un acceptera une course parce qu'il a une demi-heure devant lui, l'autre se connecte pour plusieurs heures.

Par ailleurs, le nombre de courses dépend de l'heure et du lieu où chaque livreur partenaire se connecte. Il est plus élevé le vendredi soir que le lundi à 16 heures.

M. le président Benjamin Haddad. J'aimerais approfondir ce point. Pouvez-vous estimer, sur les 22 000 livreurs, combien le sont à plein temps et combien en font une activité complémentaire ? S'agissant de ceux qui le sont à plein temps, pouvez-vous estimer le nombre d'heures qu'ils effectuent et leur revenu moyen ?

Mme Melvina Sarfati El Grably. Je n'ai pas d'éléments permettant de quantifier le pourcentage de livreurs qui le sont à plein temps, pour la simple et bonne raison que, lorsque nous contractualisons avec un livreur partenaire, nous ne l'interrogeons pas à ce sujet.

M. le président Benjamin Haddad. L'application ne vous permet-elle pas de connaître le nombre moyen d'heures et de livraisons par livreur ?

Mme Melvina Sarfati El Grably. Elle le permet peut-être. Je prends note de votre question à ce sujet.

À défaut de statistiques, j'aimerais vous faire part de ce qui résulte de nos échanges avec les livreurs partenaires. Il s'agit d'une population très hétérogène. Certains sont des étudiants travaillant entre leurs cours. D'autres ont un autre travail à côté ou font cela entre deux périodes de salariat. Les profils sont très divers. J'ai pris note de votre question et en assurerai le suivi.

Mme Danielle Simonnet, rapporteure. Je prends acte du fait que vous n'avez pas non plus répondu à mes deux questions de façon précise. Vous n'avez pas détaillé vos procédures de vérification de l'identité de ceux que vous appelez vos collaborateurs livreurs. Vous n'avez pas non plus précisé les modifications intervenues dans vos rapports avec eux suite à la décision de justice vous concernant.

Par ailleurs, le tribunal a relevé, dans cette décision, que les dirigeants de Deliveroo France ont participé à des réflexions visant à obtenir, par des décrets d'application et d'autres réformes ultérieures, une législation plus favorable à leur modèle économique. La question du *lobbying* et de la relation entre les plateformes et les décideurs publics est au cœur des travaux de notre commission d'enquête parlementaire. Elle est la première raison pour laquelle vous êtes entendue ce jour.

J'aimerais que vous nous disiez précisément quelle a été la teneur des échanges entre Deliveroo et les décideurs publics depuis l'installation de Deliveroo en France. Sur quelles dispositions législatives ou réglementaires ont-ils porté ? Quel degré de satisfaction ont-ils atteint aux yeux de Deliveroo ?

M. le président Benjamin Haddad. Madame, avant que vous ne répondiez à la question de Mme la rapporteure, je vous rappelle que vous vous exprimez sous serment, devant une commission d'enquête parlementaire. Vous avez l'obligation légale de répondre à toutes les questions qui vous sont posées, sous peine de sanctions pénales.

Mme Melvina Sarfati El Grably. S'agissant de la lutte contre la fraude, nous vérifions les papiers des livreurs partenaires.

Dès le démarrage de la collaboration d'un livreur partenaire avec Deliveroo, nous procédons à la vérification systématique de certains papiers. Nous vérifions ses papiers d'identité qui font état de son identité et de son âge. Nous vérifions également qu'il a le droit de travailler en France. Nous mettons en œuvre une procédure de vérification de la conformité de ces papiers, en utilisant des moyens humains et des moyens technologiques, fournis par des sociétés auxquelles ont recours certains services publics. Nous nous assurons de l'obtention de l'extrait Kbis, indispensable pour obtenir le statut de travailleur indépendant, et vérifions les documents relatifs au véhicule utilisé pour effectuer les prestations.

Dans la vie de tous les jours, nous effectuons de nombreuses vérifications tout au long de la collaboration de chaque livreur partenaire avec Deliveroo. Nous lui demandons notamment de nous soumettre à échéance régulière, de mémoire tous les six mois, une attestation de vigilance prouvant qu'il est à jour de ses cotisations sociales. Nous mettons aussi en œuvre une procédure de reconnaissance faciale, qui nous permet de comparer la photo du livreur partenaire aux documents initialement fournis.

M. le président Benjamin Haddad. À chaque course ?

Mme Melvina Sarfati El Grably. Non, mais de manière régulière.

M. le président Benjamin Haddad. C'est-à-dire ?

Mme Melvina Sarfati El Grably. Je ne dispose pas de cette information. Je prends note de votre question et reviendrai vers vous. Quoi qu'il en soit, nous enrichissons nos procédures.

M. le président Benjamin Haddad. Que faites-vous pour vous assurer que, pour une course donnée, le compte de la personne censée travailler avec vous n'est pas utilisé par quelqu'un d'autre ?

Mme Melvina Sarfati El Grably. À l'heure actuelle, une telle vérification n'est pas effectuée à chaque course mais de manière régulière. Tous les processus de vérification sont en constante évolution. Nous faisons de leur amélioration constante un objectif. Je vous communiquerai leur fréquence actuelle. Elle a vocation à augmenter.

M. le président Benjamin Haddad. Ce sujet a fait l'objet d'une couverture médiatique considérable et d'une décision en justice. Comment est-il possible que la directrice générale de Deliveroo France ignore la régularité des vérifications s'agissant d'une pratique aussi controversée ? Je ne mets pas en doute votre bonne foi, mais il s'agit, me semble-t-il, d'un sujet majeur de votre activité.

Mme Melvina Sarfati El Grably. Vous avez complètement raison, la lutte contre la fraude est un sujet majeur. Nous améliorons, enrichissons et renforçons nos pratiques chaque jour. Je ne saurais dater exactement la mise en œuvre de la reconnaissance faciale mais elle est relativement récente. Comme toute pratique, elle s'améliore une fois mise en œuvre.

La décision de justice que vous évoquez, dont nous avons fait appel, porte sur des contrats qui n'ont plus cours. Elle est donc sans conséquence sur le modèle que nous appliquons à l'heure actuelle.

Je le rappelle, ce modèle est en perpétuelle évolution. Je vous ai déjà dit que nos livreurs partenaires n'ont plus à appeler pour refuser une commande, comme c'était le cas il y a quelques années. De même, s'ils étaient, par le passé, tenus de porter un équipement aux couleurs de Deliveroo, à des fins de marketing pour la plateforme, ils peuvent à présent porter l'équipement qu'ils souhaitent, fût-ce les couleurs d'un concurrent.

Mme Danielle Simonnet, rapporteure. Dans l'affaire ayant abouti à la condamnation de Deliveroo, le tribunal relève que ses dirigeants ont participé à de nombreuses réflexions avec des décideurs publics concernant des décrets d'application ou des réformes ultérieures visant à protéger les plateformes de tout risque de requalification des livreurs. Que pouvez-vous nous dire à ce sujet ? Quelles démarches de *lobbying* la société Deliveroo a-t-elle entreprises vis-à-vis des décideurs publics ? Sur quels sujets ? À quelle périodicité ?

Mme Melvina Sarfati El Grably. Deliveroo a, comme de nombreuses entreprises, sinon toutes, des activités de représentation d'intérêts. En France, ces activités s'inscrivent dans un cadre légal strict que nous nous attachons à respecter à la lettre. Nous déclarons régulièrement nos activités au répertoire de la Haute Autorité pour la transparence de la vie publique (HATVP), conformément à la loi dite « Sapin 2 ».

De façon générale, notre philosophie, s'agissant de nos activités de représentation d'intérêts, est de partager nos points de vue et notre vision, d'apporter notre éclairage et, parfois, de soulever des points de vigilance sur des décisions qui pourraient être prises. Il ne s'agit en rien d'intervenir sur leur élaboration ou de les faire modifier mais d'apporter un éclairage sur les conséquences éventuelles de telle ou telle évolution. Outre les principes éthiques évidents qui s'appliquent à cette activité, nous avons pour philosophie d'adopter une démarche de collaboration et de coopération si des questions nous sont posées.

Dans le cadre de notre activité de représentation d'intérêts déclarée au titre de 2022, nous avons abordé trois domaines : la promotion d'un écosystème adapté aux travailleurs des plateformes et aux plateformes, l'établissement du dialogue social et l'adaptation des régulations applicables aux transports aux travailleurs des plateformes.

Mme Danielle Simonnet, rapporteure. Dans les discussions récentes, je suis surprise que vous n'évoquiez pas la question des *dark stores* et des *dark kitchens*, qui, à mon avis, ont fait l'objet d'échanges entre Deliveroo et les décideurs publics.

Par ailleurs, j'aimerais connaître la teneur des échanges antérieurs : la société a forcément défendu ses intérêts lors de l'élaboration de la « loi LOM » et de la loi dite « Pénicaud », voire de la loi dite « El Khomri », aux tout débuts de l'implantation de Deliveroo en France.

Mme Melvina Sarfati El Grably. Concernant nos activités de représentation d'intérêts plus anciennes, je n'ai pas les informations sous les yeux. Elles ont été déclarées au répertoire de la HATVP, qui est public. Je prends note de votre question et reviendrai vers vous avec ces éléments.

Mme Danielle Simonnet, rapporteure. Avec, s'il vous plaît, la mention précise des textes législatifs à propos desquels vous avez approché les pouvoirs publics et, en toute transparence, ce que vous avez demandé.

Savoir qu'en 2022, vous avez promu un écosystème adapté aux travailleurs des plateformes et aux plateformes en dit peu à la commission d'enquête : nous avons besoin de savoir concrètement quelles modifications législatives ou réglementaires vous avez demandées et si vous avez ou non obtenu satisfaction.

De même, qu'avez-vous demandé précisément dans le cadre de vos échanges sur le dialogue social et sur la régulation des transports ? Nous ferons figurer ces questions dans un questionnaire précis que nous vous transmettrons.

M. Frédéric Zgainski (Dem). Madame la directrice générale, j'aimerais vous interroger sur votre conception du partenariat. Vous semblez placer sur un pied d'égalité restaurateurs et livreurs. Contrairement aux premiers, qui exercent un métier bien établi, les livreurs quant à eux exercent un métier en plein développement, notamment par l'intermédiaire de votre plateforme et de celles de vos concurrents. Avez-vous des chiffres en matière d'accidentologie ? Que faites-vous pour leur garantir de bonnes conditions de travail, notamment en matière de sécurité ? Comment vous distinguez-vous de vos concurrents pour faire en sorte que davantage de « partenaires livreurs » travaillent pour votre plateforme ?

Mme Melvina Sarfati El Grably. Les personnes qui travaillent avec Deliveroo en tant que livreurs ont le statut de travailleurs indépendants. Nous sommes attachés à leur garantir davantage de protection sociale. Très concrètement, Deliveroo satisfait évidemment au minimum légal qui existe en matière assurantielle et s'attache à aller au-delà.

C'est le cas en matière d'accidentologie. Je ne dispose pas des chiffres ici et je prends note de votre question. Mais, outre les mesures de protection et d'assurance que nous prenons, nous adoptons une démarche de sensibilisation à la sécurité routière.

Sans vouloir parler de ce que font nos concurrents, je peux vous dire que Deliveroo non seulement s'attache à offrir à ses livreurs partenaires un niveau de protection sociale supérieur au minimum légal mais cherche depuis toujours à établir un dialogue fort avec eux. Nous sommes partie prenante du dialogue social. Nous avons d'emblée pris des initiatives pour échanger avec les livreurs partenaires, recueillir leur retour d'expérience et comprendre leurs besoins pour y répondre au mieux. Avant même le dialogue social, nous avons instauré le « Forum des livreurs partenaires », au sein duquel sont élus des représentants avec lesquels nous discutons régulièrement.

Mme Béatrice Roullaud (RN). Madame la directrice générale, j'ai une question très simple, appelant une réponse courte : demandez-vous à vos livreurs le bulletin n°3 du casier judiciaire, celui que tout un chacun peut demander ?

Par ailleurs, j'aimerais obtenir des précisions sur deux points.

Vous dites vérifier que vos livreurs ont le droit de travailler en France. J'aimerais que vous précisiez ce que vous entendez par « droit de travailler en France ». Ensuite, ces vérifications impliquent que vous n'employez aucune personne en situation irrégulière. Sauf que M. le président a évoqué un taux de travailleurs sans-papiers de plus de 50 %. Il y a là une incohérence, laquelle en induit d'ailleurs une autre : vous dites que les livreurs sont satisfaits de leur statut de travailleur indépendant, soit, mais s'ils sont étrangers en situation irrégulière, ont-ils vraiment le choix ?

Troisième incohérence, sur laquelle j'aimerais vous entendre vous exprimer sous serment. Vous dites faire appel de la décision de justice évoquée, et cela d'autant plus que d'autres décisions ont validé le statut de travailleur indépendant de vos livreurs. Mais il s'agit de travail dissimulé d'un côté et de statut d'indépendant dans l'autre, ce qui n'est pas la même chose.

Mme Danielle Simonnet, rapporteure. Chère collègue, la condamnation de Deliveroo pour travail dissimulé repose sur des contrôles effectués par l'inspection du travail et l'Urssaf. La justice a considéré que les livreurs ne sont pas des travailleurs indépendants et qu'ils doivent être requalifiés en salariés. C'est la relation de travail salarié qui a été dissimulée.

Mme Béatrice Roullaud (RN). Vous avez raison, madame la rapporteure, les deux choses sont liées : je ne vois pas comment reprocher à quelqu'un de ne pas déclarer un salarié si celui-ci n'est pas considéré comme tel au départ.

Quoi qu'il en soit, Deliveroo conteste la décision en affirmant ne pas avoir commis de fraude. Considérez-vous donc que les pièces versées au débat et fondant la condamnation sont des faux ? Il est assez choquant pour nous d'entendre contester une décision de justice qui s'appuie forcément sur les pièces qui sont versées, et qui a condamné Deliveroo à une amende de 375 000 euros pour travail dissimulé.

Mme Melvina Sarfati El Grably. Demandons-nous un extrait de casier judiciaire ? La réponse est non. Comment vérifions-nous le droit de travailler en France ? Il s'agit de s'assurer que le livreur partenaire a des papiers attestant qu'il a le droit de travailler en France, par exemple un permis de travail.

Mme Béatrice Roullaud (RN). Qu'est-ce qu'un permis de travail ? Je ne connais rien de tel.

Mme Melvina Sarfati El Grably. Je ne souhaite pas vous induire en erreur avec une mauvaise terminologie. Le principe est que nous vérifions la conformité des documents. Quant à savoir lesquels, je prends note de votre demande pour y répondre au mieux.

Je ne suis pas sûre d'avoir bien compris votre troisième question.

Mme Béatrice Roullaud (RN). Vous dites avec un certain aplomb n'avoir commis aucune fraude. Or une décision de justice a condamné Deliveroo. En principe, un juge ne se prononce pas au doigt mouillé, surtout pour de telles sommes. Il s'appuie sur des pièces. Devons-nous en déduire que vous contestez les pièces versées au débat ?

Mme Melvina Sarfati El Grably. Je vous remercie de me permettre de préciser mes propos à ce sujet afin qu'aucun malentendu ne subsiste. La fraude dont je parlais tout à l'heure est la sous-traitance illégale. Nous mettons en œuvre toutes les vérifications nécessaires pour combattre ce fléau, aux côtés du Gouvernement.

Parallèlement, nous avons fait l'objet l'an dernier d'une décision de justice, dont nous avons fait appel, selon laquelle nous aurions pratiqué le travail dissimulé. Autrement dit, nos livreurs ne pourraient pas avoir le statut d'indépendant. C'est cela, très précisément, que nous contestons.

M. le président Benjamin Haddad. J'aimerais revenir sur la fraude consistant, pour un livreur, à utiliser le compte d'un tiers, qui a été souvent relatée par la presse. Vous n'êtes

pas en mesure d'indiquer le nombre de courses effectuées par un livreur en une année ni la fréquence des contrôles d'identité. Dès lors, sur quoi sont fondés vos mécanismes d'alerte ?

En se fondant sur le nombre de courses, il est possible d'identifier une amplitude horaire impossible à gérer pour un individu : si un compte recense dix-huit heures de course par jour sept jours sur sept, on peut se demander s'il s'agit d'une seule et même personne. Quels sont les mécanismes d'alerte et de contrôle dont dispose votre entreprise pour lutter de façon proactive, et non ponctuelle, contre ce phénomène, qui ressort d'emblée sur Google quand on commence des recherches ?

Mme Melvina Sarfati El Grably. Il y a, au sein de Deliveroo France, une équipe chargée de la conformité, qui applique des procédures et des mécanismes. La reconnaissance faciale et la mise à jour régulière de l'attestation de vigilance sont des démarches proactives. L'identification des changements trop fréquents de coordonnées bancaires en est une autre.

M. le président Benjamin Haddad. Madame, je vais être très franc : je suis un peu surpris que la directrice générale d'une entreprise cotée dispose de si peu d'éléments concrets devant une commission d'enquête parlementaire, sur des sujets faisant l'objet soit de décisions de justice soit d'une couverture médiatique assez importante, alors même que nous évoquons ces sujets depuis plusieurs semaines. Je vous demande de revenir devant nous la semaine prochaine, jeudi au plus tard, avec tous les éléments nécessaires pour examiner ces questions de manière approfondie. Nous vous transmettrons des questions précises d'ici demain.

Mme Danielle Simonnet, rapporteure. J'approuve cette idée. Nous transmettrons en amont nos questions pour être assurés d'obtenir des réponses. Compte tenu du déroulement de cette audition, nous sommes contraints de déplacer celle du représentant de la société Stuart, qui devra également être entendu par notre commission dans les plus brefs délais.

M. le président Benjamin Haddad. Absolument. L'audition du représentant de la société Stuart devra intervenir au plus tard jeudi prochain. Madame, je vous remercie et vous dis à la semaine prochaine.

La commission entend ensuite M. Nicolas Rousselet, président directeur général du groupe Rousselet (ex groupe G7).

M. le président Benjamin Haddad. Monsieur Rousselet, je vous souhaite la bienvenue et je vous remercie de vous être rendu disponible rapidement pour répondre à nos questions en tant que président de l'un des premiers groupes de taxis à Paris, la G7.

À partir du 10 juillet 2022, plusieurs membres du consortium international des journalistes d'investigation (ICIJ) ont publié ce qu'il est désormais convenu d'appeler les *Uber files* : s'appuyant sur 124 000 documents internes à l'entreprise américaine datés de 2013 à 2017, cette enquête a dénoncé un *lobbying* agressif de la société Uber pour implanter en France, comme dans de nombreux pays, des véhicules de transport avec chauffeur (VTC) venant concurrencer le secteur traditionnel du transport public particulier de personnes réservé jusqu'alors aux taxis.

Dans ce contexte, notre commission d'enquête poursuit un double objet : d'une part, identifier l'ensemble des opérations de *lobbying* menées par Uber pour pouvoir s'implanter en France, le rôle des décideurs publics de l'époque et émettre des recommandations concernant l'encadrement des relations entre les décideurs publics et les représentants d'intérêts ; d'autre

part, évaluer les conséquences économiques, sociales et environnementales du développement du modèle Uber, l'ubérisation, en France, et les réponses apportées et à apporter par les décideurs publics en la matière.

Dans la mesure où vous étiez l'un des premiers concernés par l'implantation de la société Uber et, plus largement, par l'essor des VTC, il nous est apparu naturel de vous entendre pour que vous puissiez nous donner votre analyse à la fois de l'évolution du secteur du transport public particulier de personnes depuis 2014, des méthodes de *lobbying* de la société Uber et des vôtres, qui ont fait l'objet d'une couverture médiatique importante, et des conséquences du modèle Uber sur le secteur des taxis et sur votre entreprise aujourd'hui. Nous serions très intéressés d'avoir votre retour d'expérience sur cette période, sur le nouveau paysage concurrentiel dans lequel vous évoluez ainsi que sur ses conséquences économiques, sociales et environnementales.

Outre votre réaction aux révélations et à ces sujets, pourriez-vous nous indiquer comment votre groupe s'est adapté à la concurrence des plateformes de VTC ? Quelle est aujourd'hui la situation du secteur des taxis sur le marché de la réservation préalable et sur le marché de la maraude ? Combien y a-t-il de taxis aujourd'hui à Paris et en France ? Quel est le nombre de VTC, si vous pouvez l'estimer ? Quelle est la part de votre entreprise dans ce secteur ?

Plus largement, nous souhaiterions également connaître vos recommandations sur l'avenir de votre secteur d'activité. À titre d'exemple, j'ai noté que la plateforme Uber proposait désormais des services de taxis en plus des VTC. Qu'en pensez-vous ? Avez-vous été consulté ? Quel en est l'impact sur votre profession ? Par ailleurs, un projet de directive européenne relatif à l'amélioration des conditions de travail dans le cadre du travail *via* les plateformes prévoit une présomption réfragable de salariat pour l'ensemble des travailleurs de ces plateformes. Pensez-vous que cette réforme, si elle était votée, aurait un impact sur le fonctionnement des plateformes VTC et sur le marché de la réservation préalable ? Nous aurons ensuite d'autres questions sur l'encadrement du secteur des représentants d'intérêts et du *lobbying*.

Je rappelle que cette audition est ouverte à la presse et qu'elle est retransmise en direct sur le site de l'Assemblée nationale.

Avant de vous laisser la parole pour vous présenter en quelques minutes et d'entamer les échanges, je rappelle que l'article 6 de l'ordonnance du 17 novembre 1958 relative au fonctionnement des assemblées parlementaires impose aux personnes entendues par une commission d'enquête de prêter serment de dire la vérité, toute la vérité, rien que la vérité. Je vous invite donc à lever la main droite et à dire : « Je le jure ».

(M. Nicolas Rousselet prête serment.)

M. Nicolas Rousselet, président-directeur général du Groupe Rousselet (ex Groupe G7). Je vous remercie de me recevoir en tant que président de la société de taxi G7 et président de l'Union nationale des industries du taxi (UNIT), qui est le principal syndicat patronal de la filière taxi. Cette audition est pour moi l'occasion d'apporter mon éclairage et de vous parler avec passion du taxi, un métier dont on peut être fier. Je tiens ici à saluer le formidable travail des chauffeurs de taxi, qui ont su s'adapter face à une concurrence violente et souvent déloyale. Aujourd'hui, nous avons probablement à Paris les meilleurs taxis du monde : bravo aux chauffeurs !

Il est d'autant plus important de le dire car, il y a dix ans, certains prédisaient la disparition du taxi. Aujourd'hui, ils sont non seulement plébiscités par leurs clients mais ils apparaissent aussi comme un modèle à copier par tous nos concurrents. Je tiens à préciser que le taxi est une activité historique ancrée dans le tissu local qui crée des emplois durables et qui contribue au financement public. G7 est une entreprise française avec une double mission : améliorer la mobilité pour tous et faciliter le quotidien des chauffeurs de taxi ainsi qu'augmenter leur revenu. G7 crée des emplois en France et paie ses impôts en France, qu'il s'agisse de ses actionnaires, de ses salariés ou de ses chauffeurs affiliés.

Nous devons cependant nous battre au quotidien contre un géant américain qui contourne les règles et qui a construit un modèle d'emploi précaire et d'optimisation fiscale ne contribuant pas, ou peu, à la solidarité nationale. Si le taxi est un modèle de transparence, c'est loin d'être le cas de ses concurrents. Lorsque vous prenez des taxis, la qualité est au rendez-vous et il n'y a pas de surprise sur le prix, peu importe l'heure ou la météo. La profession est très attachée au compteur, le taximètre, aussi bien en maraude qu'en réservation.

D'une part, le groupe Rousselet détient 800 licences de taxis qu'il exploite dans le cadre d'un garage. Ces licences ont été achetées en 1960 au constructeur Simca et cela représente moins de 4 % de l'ensemble des taxis parisiens. D'autre part, G7 est une centrale de réservation qui anime une communauté d'environ 10 000 chauffeurs de taxi affiliés. Ces chauffeurs indépendants réalisent environ 50 % de leur activité avec G7. En contrepartie, ils paient une redevance fixe mensuelle d'environ 300 euros, soit environ 5 % du chiffre d'affaires que G7 leur envoie. L'autre moitié de l'activité de ces 10 000 chauffeurs de taxi affiliés chez G7 est réalisée en maraude dans la rue, en station ou avec une clientèle privée. La part de marché de G7 sur cette seconde activité est de l'ordre de 12 % du marché du transport public particulier de personnes (T3P).

G7 est très attachée à l'application d'une réglementation des taxis, qui est à la fois rassurante pour les clients et protectrice pour les chauffeurs et avec laquelle la profession peut assurer sa mission de service public. En effet, le taxi est une profession réglementée avec des droits et des devoirs. L'élément le plus structurant est l'autorisation de stationnement, communément appelée la licence. Celle-ci est aussi bien essentielle pour organiser le partage de l'espace public urbain en zone dense que pour garantir un service de bonne qualité en zone peu dense. Elle assure également au public un service de qualité en maraude dans la rue, en gare et en aéroport. La licence permet de trouver en permanence le juste équilibre entre les intérêts de toutes les parties prenantes, à savoir les passagers, les chauffeurs et la collectivité. En contrepartie de la licence, les chauffeurs de taxi sont soumis à un certain nombre de règles strictes, comme l'obligation de prise en charge sur la voie publique, une zone d'activité limitée, des équipements embarqués obligatoires et un tarif réglementé qui assure un juste prix et une juste rémunération. Ces éléments font du taxi un service public de mobilité au service de tous et sur tout le territoire. Les pouvoirs publics s'appuient régulièrement sur notre profession pour assurer certains besoins de mobilité. La G7 a ainsi transporté plus de 300 000 soignants pendant le confinement.

En janvier 2008, le rapport Attali intègre différentes recommandations concernant le taxi, dont l'augmentation du nombre de licences. La plupart de ces préconisations ont été mises en place dans le cadre d'un protocole d'accord. Celui-ci a été signé en mai 2008 entre les dix principales organisations professionnelles de taxis et l'État, représenté par la ministre de l'Intérieur de l'époque, Mme Michèle Alliot-Marie, après soixante-quinze heures de négociation au ministère. Il prévoyait de passer de 15 600 taxis en 2008 à 20 000 taxis en circulation à Paris en 2012. De plus, cet accord a introduit un index économique pour faire

évoluer le nombre de licences dans le temps. Avec cet accord, la profession a pleinement joué le jeu d'une adaptation de l'offre à la demande.

En parallèle, le Parlement crée un statut nouveau d'autoentrepreneur en juillet 2008. G7 lance d'ailleurs en 2008 sa propre application de commande de taxis. En 2009, le Parlement crée un secteur totalement déréglementé de véhicules de tourisme avec chauffeur sur réservation (VTC). Ensuite, le secteur a connu un choc d'offre immense et inédit avec la création de 30 000 VTC, soit un triplement de l'offre de transport, sans que le nombre de clients ait été multiplié par trois.

Le développement du numérique a permis de dévoyer l'esprit des lois de 2008 et 2009 en brouillant la frontière entre la réservation préalable et la maraude. De nouveaux acteurs ont exploité ces failles réglementaires et cette explosion de l'offre a engendré d'importantes externalités négatives en termes de congestion urbaine, de pollution et de dégradation des conditions de travail des taxis. Ceux-ci ont vu leurs revenus baisser fortement et beaucoup d'entre eux ont perdu leur capital retraite car la valeur de la licence qu'ils avaient achetée est passée de 240 000 euros à 120 000 euros en quelques mois. Cette évolution brutale et non maîtrisée du secteur a engendré de nombreux drames familiaux et humains. Après plusieurs années de troubles sociaux et de concertation, deux lois sont venues clarifier le cadre réglementaire, la première en 2014 et la seconde en 2016.

Néanmoins, l'équilibre concurrentiel actuel demeure précaire. Les différentes lois ne sont pas pleinement appliquées sur le terrain. Ainsi, le taxi souffre de racolage et de l'existence de chauffeurs illégaux. J'espère que cette commission d'enquête nous donnera l'occasion de parler du taxi du futur et de la nécessité d'appliquer les lois existantes pour que l'ensemble de notre profession continue à investir dans ce bel écosystème. De cette manière, les chauffeurs pourront toujours avoir des voitures qui sont appréciées des clients. La G7 investit également massivement, c'est-à-dire 17 millions d'euros en sept années, pour avoir la meilleure application du marché.

M. le président Benjamin Haddad. Vous parlez d'un service plébiscité par les clients, mais aussi d'une nouvelle offre arrivant par les VTC qui ne crée pas de clientèle supplémentaire selon vous et qui amène une concurrence au secteur des taxis. Or le secteur des taxis, ou du moins votre entreprise, se porte bien après l'arrivée des VTC il y a huit ans à peu près. La clientèle est donc restée robuste.

M. Nicolas Rousselet. La guerre est sans merci et vous avez raison. La mobilisation des chauffeurs a été exceptionnelle et nous avons nous-mêmes fait notre part du chemin. Nous nous positionnons sur le marché de la mobilité urbaine. Vous n'allez cependant pas deux fois au cinéma : le nombre de transports peut suivre l'activité économique mais, bien souvent, la création de ces VTC a entraîné des déports de mobilité. Celui qui avait l'habitude de marcher, de prendre un métro ou de prendre un bus peut prendre un VTC, dont le prix est en général – cela a été dit dans les auditions précédentes, notamment par M. MacGann – totalement décorrélé de la réalité économique, avec des prix subventionnés et avec du *dumping*.

En attendant, la profession s'est mobilisée et je peux vous donner les chiffres car la transparence est la marque de fabrique du taxi, son ADN. Hier, nous avons réalisé 53 000 courses ; l'année dernière, nous avons transporté 25 millions de passagers et nous avons eu 15 millions de demandes de courses. Nous nous sommes donc mobilisés mais le choc a été très rude, alors que l'accord de mai 2008 était déjà très compliqué à mettre en œuvre.

Le taxi se situe au confluent de différents intérêts. Il faut bien que le chauffeur gagne sa vie de manière honorable pour proposer la meilleure qualité de service pour les clients. En même temps, il ne doit pas y avoir trop de congestion urbaine car vous perdriez le temps que vous gagnez pour avoir un mode de transport dans le transport lui-même. Dans le cadre de l'accord de 2008, nous avons toujours préconisé une mesure de la demande, la fixation d'un indice d'activité et l'augmentation ou la diminution du nombre de taxis si nécessaire. Les lois de 2014 et de 2016 rendent les licences incessibles : lorsqu'un chauffeur part en retraite, la licence peut être enlevée du marché, toujours dans cette idée de maintenir un revenu honorable pour les chauffeurs, ce qui relève également de l'intérêt du client car les voitures seront renouvelées et la sécurité du transport sera assurée.

M. le président Benjamin Haddad. La question de la demande était au cœur du rapport Attali sur la libération de la croissance, avec l'idée qu'il y avait un certain nombre de secteurs, dont le vôtre, qui bénéficiaient de rentes de situation, de monopoles. Plusieurs articles de presse évoquent par exemple une situation quasiment unique en France, en comparaison des marchés étrangers, d'un quasi-monopole de la G7 sur les taxis parisiens. Cette situation serait à peu près sans équivalent sur des marchés comparables. Beaucoup d'études économiques et d'articles de presse – et c'était également le propos de M. Attali lorsque nous l'avons reçu – soulignaient une sous-représentation et une offre inférieure en taxis à Paris par rapport à New York ou à Londres. Ne pensez-vous pas, tout simplement, que les VTC sont venus répondre à cette demande ? Une transformation des mobilités a peut-être été engendrée mais elle avait l'air d'être souhaitée, du moins par le consommateur.

M. Nicolas Rousselet. Face à un concurrent qui a un budget de *lobbying* de 90 millions de dollars, nous sommes le petit Poucet. Il n'y a pas de monopole G7.

M. le président Benjamin Haddad. Ce ne sont pas 90 millions de dollars en France.

M. Nicolas Rousselet. Oui, c'est à l'échelle mondiale. La France est le deuxième marché d'Uber d'après ce qu'on peut lire. Il n'y a pas de monopole de la G7, qui représente 4 % des autorisations du marché parisien et 12 % du nombre de courses réalisées par le T3P. J'aimerais bien avoir un monopole mais ce n'est pas le cas.

La comparaison avec les différentes capitales est compliquée car les paramètres sont très nombreux. Paris est une petite ville : le grand Londres est en effet deux fois plus grand et New York est trois à quatre fois plus grande. Le nombre de taxis est équivalent et vous avez raison de dire qu'il y a plus de VTC dans des capitales telles que Londres et New York. Les statistiques montrent que nous avons des transports en commun exceptionnels et sans équivalent à Londres ou à New York.

M. le président Benjamin Haddad. Le réseau de métro new-yorkais est tout de même assez dense.

M. Nicolas Rousselet. Oui mais sur une surface trois ou quatre fois supérieure. Même New York a instauré un *numerus clausus* sur les VTC tellement il y avait de dommages collatéraux. 30 000 véhicules supplémentaires ont été ajoutés sur la chaussée, ce qui est dévastateur. Les taxis paient, au travers de la licence, les dommages faits à la chaussée. Pourquoi notre concurrent ne fait-il pas la même chose ? Nous serions déjà ravis qu'il paie des impôts en France. Nous avons en effet pu suivre, au travers des auditions précédentes, les montages effectués *via* une société néerlandaise. Nous payons 100 % de nos impôts en France,

notre écosystème est local et patriote et nous sommes fiers de notre profession mais la concurrence est rude.

M. le président Benjamin Haddad. Londres est effectivement une ville plus grande et il faudrait peut-être compter Paris et la première couronne. Pour New York, il faudrait savoir si nous parlons de Manhattan et de Brooklyn. Un article du journal *Le Monde* qui date de 2016 indique qu'il y a quatre à cinq fois moins de taxis et de VTC par habitant à Paris qu'à Londres et à New York. Cette question était au cœur du rapport Attali et vous avez dit que la plupart des recommandations de ce rapport avaient été appliquées mais pas l'augmentation du nombre de licences. La loi concernant l'aéroport Charles de Gaulle l'a fait augmenter de 1 300 unités mais on parlait alors de 8 000 licences nécessaires. Pouvez-vous nous dire quelles mesures du rapport Attali précisément ont été appliquées ? Ma question est de savoir si nous n'étions pas, avant l'arrivée des VTC, dans la situation d'un secteur très régulé qui présentait le même nombre de licences dans les années 2000 que dans les années 1930 et dans lequel la demande potentielle était très forte, ce pour quoi les VTC ont su l'exploiter après être arrivés sur le marché.

M. Nicolas Rousselet. Le rapport Attali a déclenché la concertation de mai 2008 et l'État n'a pas augmenté le nombre de taxis. Les chauffeurs de taxi constituent une profession remarquablement intelligente. Ils ont bien compris que, quand il y avait une demande supplémentaire de clients, il valait mieux créer un taxi plutôt qu'un VTC. Les taxis défendent une concurrence loyale : ils préfèrent donc avoir plus de taxis que de VTC.

Les déplacements en transports en commun par habitant et par an affichent un indice de 736 à Paris et de 322 à New York, où il n'y a plus du tout de voitures individuelles. Nous avons des transports en commun largement subventionnés par les contributions des entreprises et nous avons deux fois plus de capacité de transports en commun à Paris qu'à New York. De plus, nous faisons beaucoup de déplacements à pied ou à vélo et le développement de celui-ci est formidable pour Paris et complémentaire avec les taxis. Ce sujet relève de la décarbonation de l'économie et nous avons d'ailleurs la première flotte européenne de véhicules hybrides. En effet, 60 % de notre réseau G7 est constitué de véhicules hybrides ou électriques.

M. le président Benjamin Haddad. Quand vous êtes à la tête de la G7 et que vous voyez arriver Uber, comment structurez-vous votre dialogue avec les pouvoirs publics ? Vous représentez une entreprise influente à Paris, ou du moins présentée comme telle, avec un accès aux décideurs publics. Pouvez-vous nous parler du dialogue que vous avez eu avec les dirigeants de l'époque ?

M. Nicolas Rousselet. Le taxi exerce son métier sur un bien public, la chaussée. Notre travail avec l'État, les différentes administrations et les maires est donc constant. De plus, les taxis dépendent de plusieurs ministères. Auparavant, il s'agissait du ministère de l'Intérieur et, à la demande des VTC, un transfert a été effectué vers le ministère des Transports. Nous sommes donc en permanence en contact avec le ministère des Transports et Bercy pour expliquer nos augmentations de charges car le tarif est réglementé. La transition énergétique – et je tire mon chapeau aux chauffeurs de taxi – coûte cher et je ne vous parle pas du carburant. Nous menons un travail permanent avec l'administration car nous utilisons un bien public que l'État gère. Tout cela est tout à fait normal et le contraire serait inquiétant.

M. le président Benjamin Haddad. Pouvez-vous nous détailler le type de contacts que vous aviez eu ? Par exemple, quel type de ministres rencontrez-vous durant cette période ? Avez-vous échangé avec le Président de la République ? Rencontrez-vous en tête-à-tête ou en petit comité les différents ministres concernés ? Nous disposons aujourd'hui de ces

informations pour Uber grâce aux lanceurs d'alerte mais il est intéressant de pouvoir réaliser une cartographie des différentes relations entre les acteurs et les pouvoirs publics de l'époque.

M. Nicolas Rousselet. Votre demande est tout à fait légitime. Le 9 septembre 2015, j'ai rencontré notre Président de la République, Emmanuel Macron, qui avait mis ce rendez-vous à son agenda et l'avait donc rendu public.

Mme Danielle Simonnet, rapporteure. L'actuel Président de la République donc ?

M. Nicolas Rousselet. Oui, je n'ai pas mis les pieds à l'Élysée depuis quinze ans. J'ai donc rencontré Emmanuel Macron, M. Lacroix et M. Kohler le 9 septembre 2015. Nous avons passé une bonne heure ensemble pour comprendre et interpréter ce qu'il se passait. Dans mon communiqué de presse du 9 septembre 2015, j'ai attiré l'attention sur la gravité de la situation. Les chauffeurs exerçant sous le statut dit « LOTI » avaient explosé, ce pour quoi la « loi Grandguillaume » est intervenue en 2016. Il y a eu la première loi en 2014 et je demandais à l'ensemble des contacts que j'avais dans les ministères et dans les administrations de faire respecter la loi. Une des grandes difficultés que nous rencontrons réside dans le passage de 15 000 taxis à 50 000 taxis et VTC ainsi que de 80 à 100 Boers. Nous ne pouvons en vouloir à personne ; simplement, l'État ne s'est pas doté des moyens pour contrôler un nombre de véhicules qui a été multiplié par trois.

On sait qu'avec le smartphone, la limite entre la maraude et la réservation est assez fine. Le temps pour commander un VTC est quasiment le même que pour se rendre à la station de taxis, ce qui est extrêmement préjudiciable pour les chauffeurs de taxi qui ont investi dans une licence, qui se forment, qui font contrôler leur véhicule tous les ans et qui s'équipent avec des horodateurs pour être certains que le chauffeur a bien dormi et qu'il n'y a pas de risque d'endormissement. C'est d'ailleurs arrivé plusieurs fois chez nos concurrents. Des amis m'ont dit qu'ils ne prenaient plus que des taxis car leur chauffeur s'était endormi en les conduisant à l'aéroport. C'est tout l'intérêt du secteur réglementé par rapport à un secteur déréglementé.

Le législateur, dans sa grande sagesse, laisse le choix aux clients. Vous pouvez choisir entre un Uber ou un G7 et c'est une compétition au mérite. Il est vrai que nous sommes toujours très soucieux de la loyauté de cette concurrence. C'est tout de même David contre Goliath. On ne demande pas que l'État nous aide, nous avons pris notre destin en main et les chauffeurs l'ont fait – bravo à eux ! – et nous investissons tous beaucoup dans notre métier mais la concurrence doit être loyale, sinon nous n'avons aucune chance face à une société qui a déjà perdu 30 milliards d'euros pour tuer toutes les entreprises de taxis du monde.

M. le président Benjamin Haddad. C'est David qui gagne et devient roi.

M. Nicolas Rousselet. C'est en tout cas une bagarre de chaque instant car la concurrence est permanente. Uber a lancé Uber Taxi et G7 n'a pas été consulté. La guerre est sanglante. Comme opérateur de taxis, je ne ferai pas de VTC et je l'ai dit aux chauffeurs car nous entretenons une loyauté réciproque. Quand des courses de taxis sont réalisées à 80 % du prix du compteur ou qu'elles sont à quatre ou cinq euros, j'estime que c'est un prix prédateur. Rien n'a changé depuis les déclarations de M. MacGann. Il y a encore une stratégie du chaos pour tuer tous les acteurs locaux et récupérer l'ensemble des clients. La guerre est encore aujourd'hui frontale et totale.

M. le président Benjamin Haddad. Vous avez parlé d'une rencontre avec le ministre de l'Économie. Combien de fois avez-vous rencontré le ministre de l'Intérieur lors de la période couverte par les *Uber files*, c'est-à-dire entre 2014 et 2017 ?

M. Nicolas Rousselet. Entre 2014 et 2017, tout est transparent, je rencontrais une fois le ministre de l'Intérieur lorsqu'il y en avait un nouveau pour lui présenter l'économie du taxi et les problématiques auxquelles nous nous heurtions. J'ai dû rencontrer Bernard Cazeneuve et Manuel Valls. Je ne me souviens plus exactement qui était ministre de l'Intérieur à cette époque.

Mme Danielle Simonnet, rapporteure. C'était M. Cazeneuve.

M. Nicolas Rousselet. Je les rencontrais à chaque fois car c'était notre ministère de tutelle. De plus, l'État décide du partage de la chaussée entre les différents usagers. Cette procédure est tout à fait normale et saine.

M. le président Benjamin Haddad. Est-ce qu'il vous arrivait d'échanger des SMS avec Bernard Cazeneuve ou Manuel Valls ?

M. Nicolas Rousselet. En 2015, je ne sais pas, ce n'est pas impossible. Lorsqu'il y a eu des troubles sociaux, nous étions tous à l'œuvre pour calmer le jeu. Nous avons tous une responsabilité vis-à-vis de notre collectivité. S'il y a des malentendus à dissiper, l'UNIT est toujours là en premier et solidairement avec les autres fédérations de taxis pour calmer le jeu et trouver des chemins de concertation. C'est donc tout à fait possible. Soixante-quinze heures de négociation avaient eu lieu au ministère de l'Intérieur. Nous sommes en permanence dans des équilibres dynamiques car les clients veulent un taxi ou un VTC toujours plus vite. Toutefois, si les taxis et les VTC sont trop nombreux, le temps de trajet sera allongé.

M. le président Benjamin Haddad. Je partage complètement cet avis. Je pense effectivement qu'il est normal pour les décideurs publics d'avoir un contact régulier et même direct avec les acteurs de l'industrie. Avez-vous eu des contacts directs avec le Président de la République de l'époque, M. Hollande ?

M. Nicolas Rousselet. Je connais François Hollande mais je ne suis jamais allé à l'Élysée pendant ces cinq ans. Je crois que tout cela était laissé à l'appréciation des deux parlementaires, qui ont beaucoup travaillé et on peut leur rendre hommage. Je n'ai pas eu de contact avec François Hollande pendant ce quinquennat car il avait des sujets plus importants à gérer.

M. le président Benjamin Haddad. N'avez-vous pas eu d'échanges de SMS avec le Président Hollande ?

M. Nicolas Rousselet. Non, pas pendant son quinquennat. Il y en a peut-être eu avant, pendant la campagne présidentielle, et il y en a peut-être eu après. J'ai eu de bons rapports avec François Hollande, qui a essayé de trouver ce juste milieu entre le client, le chauffeur de taxi, qui exerce un métier honorable et qu'il faut défendre, et la collectivité, qui ne doit pas subir des congestions de circulation et de pollution excessive.

M. le président Benjamin Haddad. Avez-vous eu des échanges qu'on pourrait qualifier de réguliers ou d'épisodiques avec les deux parlementaires auxquels vous faites référence, M. Thévenoud et M. Grandguillaume ?

M. Nicolas Rousselet. Oui bien sûr, j'ai été auditionné, comme beaucoup d'autres acteurs du monde du taxi, pour trouver ces équilibres. J'ai également vu d'autres députés pour leur expliquer la situation du taxi. C'est un microsujet mais il est compliqué. Il faut donc rentrer dans les détails et je le fais chaque fois que cela s'avère nécessaire. Nous sommes à la disposition de l'État puisque nous utilisons la chaussée, dont vous êtes responsables de la gestion et de l'arbitrage entre les différents usagers.

M. le président Benjamin Haddad. Est-il déjà arrivé aux taxis G7 de proposer des amendements à des parlementaires dans le cadre des propositions de lois Thévenoud et Grandguillaume ?

M. Nicolas Rousselet. Bien sûr que c'est arrivé mais *via* l'UNIT.

M. le président Benjamin Haddad. Vous n'avez donc pas eu de difficultés pour défendre votre point de vue ou, en tout cas, avoir accès aux décideurs publics durant cette période ?

M. Nicolas Rousselet. Non, pas plus hier qu'aujourd'hui et, je pense, que demain. Nous avons la chance d'être un pays libre, démocratique et nous partageons les informations. Toutes les personnes qui veulent s'informer sont les bienvenues et nous sommes à la disposition de l'État et de ses représentants.

Mme Danielle Simonnet, rapporteure. Que ce soit en tant que directeur de G7 ou plus encore dans le cadre de l'UNIT, vous étiez, comme d'autres organisations syndicales de taxis, en lien avec les deux ministères préoccupés par la problématique du T3P, à savoir le ministère de l'Intérieur et le ministère des Transports. Il était normal que, dans ce cadre, vous ayez un nombre de relations et d'échanges tout à fait officiels.

Comment avez-vous vécu les révélations des *Uber files* alors que vous n'avez eu, pendant cette période, qu'un seul rendez-vous avec Emmanuel Macron, alors ministre de l'Économie et n'ayant pas la problématique des transports et de la sécurité sur la voie publique dans son champ de compétences ? Comment avez-vous réagi à la découverte des dix-sept échanges, au minimum, entre Emmanuel Macron ainsi que son cabinet et la direction d'Uber, qui étaient « *significatifs* », selon les termes des journalistes du consortium qui a étudié toutes les données révélées par M. MacGann ? L'ensemble de ces révélations des *Uber files* montrait un soutien durable dans le temps et ayant abouti à plusieurs interventions, y compris ce qu'Emmanuel Macron nommait lui-même de *deal* avec Uber. Celui-ci visait la fermeture de l'application totalement illégale UberPop, qui aurait par ailleurs dû être fermée par les pouvoirs publics, en échange de l'abaissement des exigences de formation, permettant à Uber de pouvoir ajouter davantage de chauffeurs VTC sur le marché.

M. le président Benjamin Haddad. Quand vous dites que Bercy n'a pas ce secteur sous son autorité, c'est vrai pour la gestion des licences, qui dépend de Beauvau, mais ça ne l'est pas pour la question de la régulation du secteur des VTC ou de l'auto-entrepreneuriat, qui dépendent du ministère de l'Économie.

M. Nicolas Rousselet. Je crois qu'avec tout le travail honorable de cette commission, on va enfin pouvoir avoir un concurrent qui paie des impôts en France. Je suis ravi quand les journalistes du *Monde* disent que gérer la relation avec les chauffeurs n'est pas possible avec quelques courriels ou quand un autre journaliste du *Monde* – entendu lors des premières auditions que vous avez menées – explique le montage utilisé. En effet, Uber déclare seulement

8,5 % de son chiffre d'affaires en France afin de réaliser un peu de bénéfice et d'y être fiscalisé mais elle ne déclare pas davantage parce que tout part aux Pays-Bas. Si nous pouvons avoir une concurrence loyale sur le même terrain d'égalité, très bien, mais ce ne sera pas facile. J'y vois une réelle opportunité car il n'y a pas de raison qu'on ne paie pas d'impôts en France lorsqu'on réalise du bénéfice sur les clients français. De plus, l'État français paie les chaussées et permet à cette entreprise d'opérer.

Bercy joue un rôle sur le micro-entrepreneuriat ainsi que sur les VTC et je ne souhaite pas minimiser le rôle de tel ou tel ministère. Les chauffeurs de taxi ne sont pas autoentrepreneurs et nous contribuons massivement à la solidarité nationale. J'ai entendu, lors des auditions précédentes, que le chiffre d'affaires non déclaré par les VTC s'élevait à 800 millions d'euros, ce qui est terrifiant. Les chauffeurs de taxi paient leurs impôts ainsi que leurs charges en France et contribuent à la solidarité nationale. À nouveau, j'espère que cette commission va permettre d'instaurer une concurrence loyale. Nous avons des métiers équivalents sur la réservation et j'espère que tout le monde paiera les mêmes charges. Tous les ans, Bercy me demande le chiffre d'affaires de la G7 qu'on a envoyé aux chauffeurs de taxi. Nous avons besoin de cela car l'État doit avoir les moyens de se doter de plus de policiers, de plus d'infirmières. C'est la solidarité nationale et je suis un patriote.

Mme Danielle Simonnet, rapporteure. Votre réaction est très intéressante. Le ministre de l'Économie a donc beaucoup d'échanges directement, ou par les membres de son ministère, avec la plateforme Uber mais, visiblement, ces rencontres ne portent pas sur l'ensemble des infractions à notre droit, qu'il s'agisse du droit du travail, de l'URSSAF, de la fiscalité ou des impôts, notamment la TVA. Ces échanges ne portent donc pas sur les irrégularités d'Uber mais facilitent l'implantation ainsi que le développement d'Uber en France et aggravent la concurrence déloyale.

Cependant, la loi Grandguillaume a été adoptée mais son article 2 n'est toujours pas appliqué. Quel regard portez-vous sur le délai entre l'adoption de la « loi Grandguillaume » et la publication de ses décrets d'application ainsi que sur l'absence d'application réelle ? À ma connaissance, nous n'avons toujours pas l'ensemble des données précises relatives aux VTC. De plus, pouvez-vous nous dire si les commissions en préfecture qui devaient se mettre en place l'ont été et, si oui, de manière satisfaisante ?

M. Nicolas Rousselet. Il est vrai que nous avons besoin de données. Nous ne sommes pas contre l'augmentation du nombre de taxis si le nombre de clients augmente également. Dans le communiqué de presse que j'ai publié à la suite de ma rencontre avec le Président de la République actuel, je proposais de monter un observatoire. Cette proposition a été reprise par la loi Grandguillaume. Je pense que nous avons tous intérêt à disposer des données mais ce n'est pas facile. Lorsque des sociétés débranchent les ordinateurs quand elles sont contrôlées, il est compliqué de connaître le nombre de véhicules. J'ai suivi avec intérêt l'audition précédente, au cours de laquelle on n'a pas pu vous dire quel est le nombre de livreurs. Je peux quant à moi vous indiquer que j'ai 9 700 taxis affiliés à Paris et que nous avons réalisé 53 000 courses hier. Il est normal que nous vous rendions des comptes car nous dépendons de votre arbitrage sur l'usage de la chaussée.

Je pense que tout le monde est d'accord à propos de cet observatoire. La loi Grandguillaume qui l'a créé a été votée unanimement par les deux chambres. Simplement, il existe des difficultés techniques réelles. En dehors de la possibilité de disposer des informations de sociétés implantées à l'étranger, il existe des contraintes sur la protection des données. Aujourd'hui, je ne peux pas vous dire quel est le nombre exact de VTC. Les ministères et

l'administration travaillent sur ce sujet. En fin d'année 2022, toutes les organisations professionnelles de taxis ont été reçues par le ministère des Transports pour lancer ce chantier de collecte des données. L'UNIT a ensuite relayé le sondage du ministère auprès de ses adhérents mais je ne veux jeter la pierre à personne, car ce travail n'est pas facile. Il existe un sujet de protection des données personnelles et la CNIL, qui protège l'ensemble de nos données, freine parfois certaines idées.

Nous avons cependant besoin de données, notamment pour savoir si l'offre de transports n'est pas excessive, ce qui pourrait mettre en difficulté les chauffeurs VTC et taxis. Il faut également se demander si on ne vide pas la RATP, ce qui pourrait entraîner la suppression de rames et constituer un drame pour certaines personnes.

M. le président Benjamin Haddad. Quel est le chiffre d'affaires de la G7 en 2022 ?

M. Nicolas Rousselet. Le chiffre d'affaires consolidé doit représenter 80 millions d'euros et le volume de courses 500 millions d'euros. Ce montant correspond au volume global qui transite par nos caisses. Contrairement à l'idée reçue, 100 % de la recette affichée sur le taximètre est donnée au chauffeur de taxi. Le *business model* de G7 prévoit de prélever environ 5 % pour la centrale G7 alors que nos concurrents prennent 25 %. Ce différentiel permet aux chauffeurs d'acheter une licence et de se constituer un capital retraite. Ces 5 % nous permettent d'investir et de faire vivre notre communauté ainsi que notre entreprise mais il n'y a pas d'accaparement dans le partage de la valeur. Si vous voulez assurer une bonne qualité de service pour le client, le partage de la valeur ajoutée doit être équitable entre le chauffeur et la plateforme.

M. le président Benjamin Haddad. Quelle a été l'évolution du chiffre d'affaires sur les dernières années, notamment par rapport aux années 2013 et 2014 ?

M. Nicolas Rousselet. Nous avons connu des baisses de chiffre d'affaires importantes, à l'instar des chauffeurs de taxi puisque nos destins sont liés, au moment de l'éruption des VTC et d'UberPop, Le redressement de G7 fait que nous sommes aujourd'hui revenus à de bons niveaux d'activité, c'est-à-dire aux chiffres d'avant Covid. Tout l'écosystème G7 investit et je peux vous fournir les chiffres très précis.

M. le président Benjamin Haddad. Combien investissez-vous en affaires publiques et en communication ?

M. Nicolas Rousselet. Environ 100 000 euros, ou peut-être un peu plus.

M. le président Benjamin Haddad. Pourriez-vous dire quelle part de chauffeurs indépendants et de chauffeurs locataires-gérants vous avez ?

M. Nicolas Rousselet. Nous sommes à 100 % en location-gérance sur les 800 licences. Au niveau de la centrale de réservation, nous n'avons pas de statistiques très précises. Environ la moitié des licences exploitées dans la filiale doit également adhérer à la centrale de réservation, soit 400 ou 500 licences. Ce n'est pas obligatoire car nous avons deux entités séparées. L'essentiel des 9 700 affiliés à la centrale de réservation G7 est quant à lui composé d'artisans qui ont acheté leur licence.

M. le président Benjamin Haddad. Quelle part la location de licences représente-t-elle dans votre bénéfice ?

M. Nicolas Rousselet. La location de licences est interdite par la loi. Vous ne pouvez exploiter que dans le cas d'un contrat de location-gérance avec la licence et un véhicule, ce qui garantit qu'un véhicule est mis à la disposition du chauffeur.

M. le président Benjamin Haddad. Quelle est la part de la location-gérance dans le bénéfice ? J'ai par exemple un article de *L'Obs*, qui a été primé et qui mentionne – nous sommes en 2012 – que « *le secret le mieux gardé de Nicolas Rousselet est qu'il réalise 97 % de son bénéfice à travers seulement deux activités qui pèsent un petit tiers de son chiffre d'affaires, la centrale radio et la location de licences* ». La location de licences représenterait donc une part assez importante de votre activité.

M. Nicolas Rousselet. Je peux vous donner les ordres de grandeur pour 2021 et vous dire qu'on ne nous a pas épargné grand-chose à l'époque de la guerre sanglante avec Uber. J'ai d'ailleurs remarqué à travers vos auditions que des détectives avaient été utilisés par mes concurrents pour me suivre. Ils ont dû s'ennuyer : je n'ai qu'une femme, je ne prends pas de stupéfiant, je fais du vélo et je ne bois pas d'alcool.

M. le président Benjamin Haddad. M. MacGann a tout de même terminé sous protection policière ou, du moins, avec des gardes du corps, parce qu'il était menacé par des taxis. C'était effectivement une ambiance très tendue. Nous avons également pu entendre des témoignages relatifs aux violences lors de la mobilisation contre les conclusions du rapport Attali en 2008 ou lors des manifestations de taxis en 2015 et 2016.

M. Nicolas Rousselet. En tout cas, les violences sont condamnables de toute part. Le groupe s'appelait alors le groupe G7 et les taxis composaient l'essentiel de ses activités. Nous avons d'autres activités dans le groupe Rousselet, comme la location de *box* de rangement avec Homebox et la location de voitures avec Ada. À l'époque, ces activités étaient moins développées que le taxi. Il est donc tout à fait logique que celui-ci représente une part importante de nos résultats.

M. le président Benjamin Haddad. Trouviez-vous un intérêt économique dans la stabilité du nombre de licences et dans l'augmentation de leur valeur ?

M. Nicolas Rousselet. Contrairement au mythe que mes concurrents ont voulu faire prospérer, il est important que le capital retraite soit préservé pour les chauffeurs. C'est tout à fait honorable car ils s'endettent sur sept ou dix ans pour obtenir la licence, qui représente une forme de fonds de commerce. La G7 n'achète pas de licences de taxis, si ce n'est de manière extrêmement marginale. Nous avons environ 800 licences de plus qu'en 1960. Je n'ai, par conséquent, aucun intérêt à ce que leur valeur monte ou descende. Ma seule considération sur la valeur de la licence correspond à ce que les chauffeurs ne soient pas maltraités. Lorsque sa valeur a été divisée par deux, des drames humains sont survenus. Les chauffeurs se sont adaptés avec beaucoup de courage et je ne spécule pas sur un bien public. La location-gérance permet à un chauffeur de taxi débutant de voir si le métier l'intéresse sans devoir acheter sa licence. Pendant deux ou trois ans, il peut constituer un capital pour, ensuite, acheter une licence.

M. le président Benjamin Haddad. Toujours dans cet article, il est indiqué qu'entre 1990 et 2002, aucune nouvelle licence de taxi n'a été attribuée alors que le PIB de la région Île-de-France augmentait de 16,9 % et le nombre de passagers de l'aéroport de Paris de 49 %. L'Autorité de la concurrence a expliqué dans son avis du 13 décembre 2009 qu'il y avait quatre à cinq fois moins de chauffeurs pour le transport de particuliers à Paris qu'à Londres ou à New York. Selon le chercheur Richard Darbéra, les Parisiens font en moyenne six voyages par an en

taxi, les Londoniens quatorze et les New-Yorkais dix-sept à cause, en partie, de cette pénurie qui se maintient, même en comptant les VTC.

De plus, nous avons une stabilité sur quasiment un siècle du nombre de licences. La G7 a-t-elle pu faire du *lobbying* ? Je précise que je ne trouve pas ce terme péjoratif. Avez-vous eu des échanges avec des décideurs publics, notamment au moment du rapport Attali et lors de la fin de la présidence de M. Mitterrand et de M. Chirac, pour plaider en faveur d'une stabilité du nombre des licences alors que l'Autorité de la concurrence et certains économistes demandaient plutôt une augmentation de leur nombre pour répondre à la demande ?

M. Nicolas Rousselet. Ceci est un mythe véhiculé par les concurrents de la G7. Mon intérêt, qui est aussi celui des taxis, correspond à ce que les licences de taxis soient suffisamment nombreuses pour servir les clients. Je peux vous trouver d'innombrables courriers – j'en ai encore écrit un il y a six mois – adressés aux préfets pour leur dire que le nombre de taxis affectés au transport médicalisé est passé, en cinq ans, de 1 500 à 5 000. C'est normal et cela correspond au développement de l'ambulatoire mais ces taxis ne sont plus disponibles pour ceux qui ne nécessitent pas un transport médicalisé. Je demande donc que ces pertes de licences soient compensées. Les taxis et moi sommes bien conscients que, s'il y a un client, il doit être servi.

Me suis-je battu pour que le nombre de licences à Paris soit fixe ? La réponse est non. Je me suis battu en permanence pour qu'on objective la création de licences en la liant à un indice prenant en compte cinq facteurs. En objectivant l'augmentation de la demande, on crée des licences sans préjudice pour la collectivité – car on ne crée pas de bouchons supplémentaires –, sans préjudice pour le chauffeur, qui peut maintenir ou augmenter ses revenus, et sans préjudice pour le client car des licences supplémentaires ont été créées pour mieux le servir. Ce mythe ne correspond donc pas à la réalité.

M. le président Benjamin Haddad. D'un point de vue méthodologique, comment objective-t-on la demande de quelqu'un qui lève la main dans la rue et qui ne trouve pas de taxis ? Je parle d'une expérience qui était relativement courante à Paris il y a une dizaine d'années.

M. Nicolas Rousselet. Le taxi est un secteur qui n'est pas subventionné. Ce n'est pas un métro, dont le billet est payé à 75 % par la collectivité et les entreprises. Le taxi doit gagner sa vie et il doit y en avoir suffisamment, mais pas trop. Est-ce qu'il y a assez de taxis lorsqu'il pleut à verse, ce qui multiplie la demande par trois instantanément et divise l'offre de taxis par deux ? Il n'y en aura jamais assez. Pouvons-nous, néanmoins, adapter le nombre de licences à l'évolution de la demande ? La réponse est oui. L'accord de 2008 a fixé cinq critères, qui portent notamment sur le PIB de la région Île-de-France, sur le nombre de nuitées à Paris et sur les passagers des gares et aéroports. Objectivons la demande. Si les clients sont plus nombreux, nous acceptons de créer davantage de licences. Les taxis seront loyaux dans leur concurrence.

M. le président Benjamin Haddad. Après l'accord de 2008, des journalistes de l'époque ont fait état de ce qu'ils appelaient « une pantalonnade du Gouvernement suite à la mobilisation des taxis ». L'accord de 2008 correspond à un recul du Gouvernement après une mobilisation et des blocages car il ne s'est pas traduit par l'augmentation des licences qui était proposée. M. Attali – j'espère ne pas trahir ses paroles – a été assez explicite sur le fait que ses recommandations n'avaient pas été suivies d'effet.

M. Nicolas Rousselet. M. Attali a aussi dit lors de son audition qu'il n'avait pas suivi les conséquences de son rapport en lien avec une résolution sur 300. S'il les avait suivies – mais c'est un homme extrêmement occupé –, il aurait vu qu'il existait le protocole de mai 2008, qui est le juge de paix. Je ne conteste pas que le nombre de taxis a stagné de 1990 à 2002 alors qu'il y avait de la croissance. C'est dommage et nous aurions dû augmenter régulièrement le nombre de taxis et le baisser si nécessaire. Depuis les lois de 2014 et de 2016, les licences créées sont incessibles et peuvent être détruites. Si les licences créées sont trop nombreuses et qu'elles mettent en difficulté les chauffeurs, un outil permet de baisser le nombre de licences. Le protocole de mai 2008 est donc un outil formidable pour adapter le nombre de licences en fonction du nombre de clients. Nous avons le système le plus intelligent de la planète.

Mme Danielle Simonnet, rapporteure. Cet écart entre l'offre et la demande doit se négocier au niveau des préfetures. L'article 2 de la loi Grandguillaume devait permettre une collecte des données et offrir un cadre de négociation avec les acteurs du T3P sur ce différentiel entre la demande et les données collectées. Or cela n'est pas mis en application et nous n'avons toujours pas cette possibilité de travailler de manière objective. Parallèlement, les lois ne sont pas appliquées et la plateforme Uber se situe toujours dans l'illégalité sur de nombreux aspects.

Je voudrais vous rappeler, monsieur le président, que le Gouvernement, dans le cadre du projet de loi relatif aux jeux Olympiques et Paralympiques, vient de décider de créer 1 000 licences supplémentaires en les réservant aux entreprises de plus de dix licences, excluant de ce fait l'ensemble des locataires-gérants qui sont sur liste d'attente pour accéder à ces licences non cessibles. Cela fait le jeu des sociétés de taxis, notamment la G7, car elles ont la capacité de récupérer ces licences au détriment de celles et ceux qui souhaitent accéder au statut d'artisan. Croyez-moi, monsieur Rousselet : l'ensemble des locataires-gérants ne voit pas ce statut de manière aussi positive que vous, ce qui est normal car vous vous inscrivez dans un rapport totalement asymétrique. Vous pouvez tirer du profit de ce statut de locataire-gérant alors qu'eux, lorsqu'ils accèdent au statut d'indépendant et d'artisan, n'ont plus à payer la location de leur licence et de leur véhicule.

M. Attali a dit, lorsque nous l'avons entendu, que, si ses recommandations ont amené à la création du statut de VTC et du statut d'autoentrepreneur, au regard du développement de l'ubérisation, la directive instaurant une présomption de salariat pour les travailleurs des plateformes à l'échelle européenne devait aboutir. Il a également indiqué que le statut d'autoentrepreneur était détourné par Uber car les chauffeurs de VTC ne sont pas de vrais indépendants. Que pensez-vous de cette situation et de cette proposition de directive sur la présomption de salariat, discutée en ce moment au sein des institutions européennes et qui a été adoptée par le Parlement européen ?

M. Nicolas Rousselet. Au sujet du rapport asymétrique, les chauffeurs locataires-gérants sont mes clients. Aussi bien au niveau de l'activité de centrale de réservation que de l'activité de location-gérance, je dois satisfaire mon client et il est normal, dans le cadre du dialogue social, qu'ils pensent que nous louons trop cher et que j'estime quant à moi que je ne loue pas assez cher. En attendant, notre intérêt est que nos véhicules soient loués et ce n'était pas le cas lors du drame de l'épidémie, lors duquel la société est passée en perte. Les chauffeurs étaient en grande difficulté jusqu'à ce que l'État mette en place des dispositifs d'amortissement de cette crise, ce dont nous ne pouvons que nous féliciter.

À propos des licences relatives aux transport des personnes à mobilité réduite), je suis à votre disposition si vous voulez en discuter. Par ailleurs, je pense que la commission mixte paritaire a enlevé le seuil de dix personnes morales. Comme patriote, un seul sujet m'intéresse :

comment faire en sorte d'avoir assez de véhicules équipés pour les personnes à mobilité réduite pour que la France ne soit pas ridicule en septembre 2024 lors de la tenue des Jeux paralympiques ?

Nous devons souvent travailler avec les syndicats de taxis pour trouver une voie sur ces sujets. Je ne souhaite pas bénéficier de coupe-files ou d'avantages sur quelque sujet que ce soit. Nous nous sentons cependant investis d'une mission et le combat du transport des personnes à mobilité réduite me tient particulièrement à cœur. Le Président de la République a d'ailleurs dit qu'il fallait 1 000 véhicules pour le transport de ces personnes pour les Jeux olympiques et nous avons une voie à trouver pour que la France ne se ridiculise pas à cette occasion.

Mme Danielle Simonnet, rapporteure. Que pensez-vous de la proposition de directive européenne relative à la présomption de salariat ?

M. Nicolas Rousselet. Nous ne sommes pas vraiment concernés et je n'ai pas d'opinion sur le sujet.

Mme Danielle Simonnet, rapporteure. Qu'attendez-vous des pouvoirs publics concernant la poursuite de la plateforme Uber de manière générique et les manquements dont vous faites état sur la situation de concurrence déloyale ? Avez-vous saisi l'Autorité de la concurrence sur ce sujet ?

M. Nicolas Rousselet. Je pense que si l'État parvient à fiscaliser Uber, qui a deux fois notre part de marché à Paris, un budget sera créé pour mettre en place davantage de moyens de contrôle. Dans un avis de 2014 ou 2015, l'Autorité de la concurrence rappelait qu'il y avait un problème de police ; la réputation de notre beau pays est entachée par les VTC illégaux qui essaient d'attraper les clients à la sortie des gares et des aéroports. En fiscalisant Uber, on pourrait passer de 100 à 150 Boers, ce qui éliminera des zones de frictions entre taxis et VTC.

M. Frédéric Zgainski (Dem). Diriez-vous que la stratégie de votre entreprise a évolué après l'arrivée de ces plateformes ? Les investissements massifs que vous avez évoqués ont-ils été guidés par l'évolution du marché sur lequel vous opérez ? Quel est votre avis sur l'avantage concurrentiel que peuvent avoir les taxis par rapport à la situation des licences ? Faut-il faire évoluer cet avantage concurrentiel ou, à l'inverse, travailler sur le statut des VTC et des autoentrepreneurs ? J'ai bien compris que vous souhaitiez que la situation s'améliore sur le plan fiscal mais des améliorations sont-elles possibles ou nécessaires selon vous sur les autres aspects ?

M. Nicolas Rousselet. Vous avez raison : la concurrence, quand elle est loyale, est saine pour le marché. Nous ne fuyons pas la concurrence et nous avons beaucoup investi. Je parlais des dépenses informatiques, qui sont colossales. Cinq ans auparavant, elles représentaient trois, quatre ou cinq millions d'euros ; nous allons investir 17 millions d'euros dans ce domaine cette année. L'application internet est devenue une industrie lourde. Heureusement que nous faisons des bénéfices, sinon nous aurions été laminés.

S'agissant des droits et des devoirs quant aux détenteurs d'une licence, le sujet est compliqué car les droits d'usage de la chaussée ont été créés sous Louis XIV. Nous avons passé de nombreuses heures à négocier sur ce sujet, notamment dans le cadre du rapport Chassigneux, du rapport Attali, de la « loi Thévenoud », de la « loi Grandguillaume » ou de l'accord avec

Michèle Alliot-Marie. Nous passons beaucoup de temps – et tant mieux – pour trouver des équilibres entre les différents protagonistes.

Au moins 30 % de la pollution est générée par le transport et nous pouvons progresser sur le sujet. En 2007, nous avons lancé les taxis *green* et j'ai demandé à tous les maires d'arrondissement de mettre en place des bornes de recharge rapide dans les stations de taxis pour poursuivre le verdissement des flottes. Aujourd'hui, nous n'avons pas de vans qui permettent de transporter les familles. Ces sujets ne sont pas simples mais ils sont réels car nos concitoyens nous demandent d'améliorer la qualité de l'air.

Comment allons-nous plus vite dans l'électrification du parc roulant ? Nous ne pouvons pas nous satisfaire de la situation actuelle et les constructeurs ne fournissent pas les véhicules nécessaires. Je sais que vous êtes à la manœuvre sur ces sujets car les intérêts convergent vers l'amélioration de la qualité de vie de nos concitoyens.

Mme Béatrice Roullaud (RN). Je vous remercie pour votre exposé de départ très clair et utile. M. le président vous demandait si vous n'aviez pas eu de difficulté à faire valoir votre point de vue et vous n'avez peut-être pas eu de difficultés à telle époque, mais peut-être était-ce le cas au début. Vous avez d'ailleurs rencontré des difficultés pour que vos interlocuteurs se rendent compte de la gravité de l'arrivée des VTC. Pourriez-vous être plus précis sur ce point ?

Ensuite, vous avez indiqué que deux lois avaient, en 2014 et 2016, prévu certaines choses qui ne sont pas appliquées. Qu'est-ce qui n'est pas appliqué et que voudriez-vous qu'il le soit en priorité ?

Enfin, vous avez évoqué le protocole de 2008 ; or je ne sais pas exactement ce qu'il contenait. Diriez-vous qu'il n'a pas du tout été respecté ?

M. Nicolas Rousselet. J'ai toujours travaillé avec les représentants de l'État en bonne intelligence et il est normal que chacun ne soit pas du même avis puisque chacun joue son rôle. L'État a grandement écouté la profession. Les lois de 2014 et 2016 ont été équilibrées et chacun a dû faire des sacrifices, y compris G7. Après trente ans de métier, il a été annoncé que la location prendrait fin. Nous avons toujours été écoutés mais pas toujours entendus, ce qui est normal.

Par ailleurs, les lois de 2014 et de 2016 ont été appliquées. Mme la rapporteure a rappelé que l'observatoire prévu à l'article 2 traînait quelque peu mais je n'y vois aucune malveillance. Si nous devons préciser ce qui n'est pas appliqué dans les lois de 2014 et 2016, j'aurais envie de vous dire que le problème provient de la loi de 2009 qui a créé des véhicules de tourisme avec chauffeur, devenus des véhicules de transport avec chauffeur, qui doivent être sur réservation. Avec les smartphones, il est plus facile d'avoir un véhicule avec son pouce qu'en se rendant à la station. Les chauffeurs de taxi se sentent floués car ils ont acheté une licence qui ne leur offre pas un avantage supplémentaire alors qu'elle implique des devoirs.

Comme l'Autorité de la concurrence l'a indiqué, il existe un réel sujet sur les pouvoirs de police. Le nombre de policiers ne peut pas être équivalent pour contrôler 15 000 ou 50 000 véhicules. La G7 transporte 25 millions de clients par an et la régulation permet de protéger le passager.

Le protocole de 2008 prévoyait qu'une voie soit réservée sur l'autoroute A1 afin que le temps de trajet soit prévisible. Elle est cependant fermée dès qu'il y a des bouchons. L'indice

d'activité économique qui crée des licences a été appliqué quelques années seulement. Il existe donc un outil extrêmement raisonnable qui permet de concilier les intérêts de l'ensemble des parties. Cependant, de nombreux éléments du protocole de 2008 ont été appliqués.

Mme Béatrice Roullaud (RN). Je prends moi-même des taxis parce que le secteur est réglementé.

M. le président Benjamin Haddad. Au moment des mobilisations des taxis contre les VTC en 2014, 2015 et 2016, la G7 a-t-elle financé certaines manifestations et mobilisations de chauffeurs ?

M. Nicolas Rousselet. Ce n'est pas tout à fait notre ADN. Non, nous n'avons pas financé de manifestants.

Mme Danielle Simonnet, rapporteure. C'est ce qu'a fait Uber.

M. le président Benjamin Haddad. Et les taxis bleus ou l'UNIT ?

M. Nicolas Rousselet. Non, aucune société. Nous ne payons pas de manifestants ni de détectives privés. Il n'en va pas de notre intérêt. En effet, les taxis vivent grâce à des environnements pacifiés. En cas de manifestations, le chauffeur travaille moins, son véhicule court le risque d'être endommagé et les clients sont parfois mécontents parce qu'ils ne peuvent pas être servis. Les manifestations traduisaient le désarroi des chauffeurs dont la retraite a pu être divisée par deux en quelques mois.

M. le président Benjamin Haddad. Nous avons parlé des licences de taxis et vous avez mis l'accent sur le fait que vous ne spéculiez pas sur celles-ci et que la couverture médiatique était erronée sur le sujet. Le rapport Thévenoud faisait pourtant état de spéculations sur les licences de taxis. Qui spéculait alors sur l'augmentation de la valeur des licences de taxis ? Lors des quinze ou vingt années qui ont précédé l'arrivée des VTC, les prix des licences de taxi ont augmenté de manière considérable, notamment parce qu'aucune nouvelle licence n'était attribuée alors que la demande augmentait.

M. Nicolas Rousselet. Le chauffeur de taxi est un entrepreneur qui achète une licence, c'est-à-dire un fonds de commerce qui représente sa retraite. Lorsqu'il part en retraite, il vend son actif. Il ne s'agit pas que d'un problème de patrimoine mais aussi de revenu. Si les véhicules sont trop nombreux sur la chaussée, le chauffeur ne peut pas vivre de son métier. Je ne parlerais pas de spéculation et, si le chauffeur réalise un bénéfice parce que le prix de sa licence a augmenté, tant mieux pour lui car il a pris un risque.

M. le président Benjamin Haddad. Vous parliez d'impact négatif qu'a eu l'arrivée des VTC sur le marché des taxis, sur le bénéfice et sur le chiffre d'affaires de la G7. Selon le magazine *Challenge*, votre fortune personnelle a augmenté de près de 80 % entre 2012 et 2017. Est-ce décorrélé de l'activité de la G7 ou la G7 s'est-elle plutôt bien portée durant la période que nous examinons ?

M. Nicolas Rousselet. Je suis un entrepreneur et je lis *Challenges* mais je ne vois pas de quoi vous parlez. Entre 2012 et 2017, ma fortune aurait augmenté de 80 % ? Bonne nouvelle mais je ne m'en suis pas aperçu.

M. le président Benjamin Haddad. Il était question de 160 millions d'euros en 2012 et de 250 millions d'euros en 2017, c'est-à-dire lors d'une période où votre secteur était censé être mis en difficulté par l'arrivée de nouveaux acteurs.

M. Nicolas Rousselet. Je ne sais pas si le mode de calcul de *Challenges* a changé. En tous cas, je suis fier de gagner de l'argent et G7 est la dernière société survivante à Uber, qui a dépensé 30 milliards d'euros pour détruire la concurrence. Il n'y a plus que G7 et notre pays peut en être fier. Tous nos impôts sont payés chez nous et nous contribuons à la solidarité nationale. Je suis un entrepreneur, ce qui m'intéresse est d'investir pour mes clients. Les chauffeurs G7 sont les meilleurs en termes de rapport qualité-prix.

M. le président Benjamin Haddad. Tout à fait et vous avez toutes les raisons d'être fier de votre parcours d'entrepreneur. Je m'intéresse à l'impact sur votre secteur et je me suis amusé tout à l'heure de votre comparaison avec David et Goliath, qui me paraît assez appropriée. Après quelques années de concurrence, vous avez dit avoir un accès sans filtre aux dirigeants politiques de l'époque – j'imagine que c'est toujours le cas aujourd'hui – et vous êtes assez satisfait des différentes lois, qu'il s'agisse de la « loi Thévenoud » ou de la « loi Grandguillaume ». M. MacGann disait quant à lui que ces lois étaient la source d'une grande déception pour Uber. Votre société, et nous en sommes ravis en tant que Français, se porte très bien et elle atteint des chiffres supérieurs à ceux qu'elle enregistrait avant l'arrivée des VTC. David l'a emporté et est aujourd'hui le roi.

M. Nicolas Rousselet. Je me dois de nuancer votre propos relatif à l'accès sans filtre au plus haut niveau de l'État. Nous travaillons avec l'administration mais je n'ai pas d'accès sans filtre au plus haut niveau de l'État et je n'en ai pas besoin. J'ai pu échanger avec Clément Beaune à l'occasion de la hausse de tarif. Bercy proposait une hausse de 2 % mais le ministère de l'Économie a compris que la transition énergétique nécessitait des investissements lourds, ce pour quoi la hausse du tarif s'est finalement élevée à 4 %. Toutefois, je n'ai pas mis les pieds à l'Élysée depuis plus de quinze ans.

Le choc d'offre qui a multiplié par trois le nombre de véhicules a rendu la situation terrible pour les chauffeurs de taxi et leurs conditions de travail se sont dégradées. Nous avons libéralisé ce secteur alors même que nous avions l'outil pour augmenter le nombre de licences en 2008. Même M. Attali estime que nous n'avons pas appliqué son rapport et il y a sans doute eu un déficit de communication.

Notre société se porte bien mais une société est fragile. Les actionnaires d'Uber ont dépensé 30 milliards d'euros en pure perte depuis dix ans mais ce n'est pas le cas de G7. Nous ne demandons pas de passe-droits et nous travaillons pour offrir le meilleur rapport qualité-prix aux clients.

Mme Danielle Simonnet, rapporteure. Je pense réellement qu'il faut prendre conscience de ce qu'a été la période entre 2014 et 2017 pour les taxis. Il y a eu des tentatives de suicide et des artisans ont tout perdu, dont la valeur de la licence qu'ils avaient mise de côté. Je pense notamment aux artisans, aux salariés et aux locataires-gérants. Je transmettrai mes questions supplémentaires par écrit.

M. le président Benjamin Haddad. Si vous avez des questions supplémentaires à adresser par voie orale, je n'émet aucune objection à ce que nous prenions plus de temps. Si vous avez des questions par écrit, nous les transmettrons à M. Rousselet. Nous ne sommes pas dans l'hémicycle et nous posons les questions que nous pouvons poser aux personnes entendues

en audition. Les sujets dont vous avez fait état ont été évoqués à plusieurs reprises et nous les avons entendu des représentants des chauffeurs de taxis ou de VTC les évoquer . Nous continuerons naturellement d'en parler durant les prochaines semaines.

Monsieur Rousselet, je vous remercie infiniment de votre disponibilité et nous aurons en effet des questions supplémentaires.

L'audition s'achève à treize heures vingt.

Membres présents ou excusés

Présents. – Mme Aurore Bergé, M. Benjamin Haddad, Mme Béatrice Roullaud, Mme Danielle Simonnet, M. Frédéric Zgainski.

Excusés. – M. Charles Sitzenstuhl.