

N° 512

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1977-1978

Rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 1^{er} juillet 1978.

Enregistré à la Présidence du Sénat le 5 juillet 1978.

PROPOSITION DE LOI

*tendant à rétablir, sous forme de détaxe,
la ristourne sur l'essence en faveur des chauffeurs de taxi.*

PRÉSENTÉE

Par MM. Fernand CHATELAIN, Guy SCHMAUS,
Serge BOUCHENY

et les membres du groupe communiste (1) et apparenté (2),

Sénateurs.

(Renvoyée à la commission des Finances, du Contrôle budgétaire et des Comptes économiques de la Nation, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

(1) *Ce groupe est composé de :* MM. Serge Boucheny, Fernand Chatelain, Léon David, Jacques Eberhard, Gérard Ehlers, Pierre Gamboa, Jean Garcia, Mme Marie-Thérèse Goutmann, MM. Bernard Hugo, Paul Jargot, Charles Lederman, Fernand Lefort, Anicet Le Pors, Léandre Létoquart, Mme Hélène Luc, MM. James Marson, Jean Ooghe, Mme Rolande Perlican, MM. Marcel Rosette, Guy Schmaus, Camille Vallin, Hector Viron.

(2) *Apparenté :* M. Marcel Gargar.

Taxis. — Carburants.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'industrie du taxi traverse actuellement une crise extrêmement grave, susceptible de remettre en cause sa qualité de service au public si des mesures de soutien ne sont pas prises en sa faveur dans les délais les plus brefs.

Il convient d'être informé de la gravité de la dégradation économique dont elle est victime depuis une dizaine d'années, pour bien saisir le problème qui est posé.

Par exemple, le coût d'un véhicule de modèle adéquat exige aujourd'hui la recette de quelque soixante journées de travail de plus qu'il y a dix ans, le carburant nécessaire, de sept à dix journées de plus. Quatre fois plus de temps est nécessaire pour acquitter les cotisations sociales bien que les couvertures qu'elles apportent soient en régression.

La densité de la circulation interdit une rotation rationnelle des véhicules, ce qui a entraîné, au fil des ans, la réduction du nombre des courses effectuées chaque jour de près de moitié depuis 1937.

D'autre part, il devient de plus en plus difficile aux conducteurs de taxi de stationner pour se mettre à la disposition de leur clientèle sur les corps de place prévus à cet effet, la majeure partie de ceux-ci étant occupés par des véhicules particuliers en stationnement irrégulier, victimes eux-mêmes de l'insuffisance de places de parking.

Aucune perspective d'amélioration décisive ne semble en vue dans un avenir proche pour ces deux éléments (circulation et stationnement), qui sont en grande partie responsables du marasme actuel de l'industrie du taxi, dont la rentabilité et les perspectives d'expansion sont gravement compromises.

C'est d'ailleurs ce que soulignait, le 11 juin 1971, le préfet de Police exerçant le pouvoir de tutelle sur l'industrie du taxi, dans une lettre à M. le ministre des Finances, dans laquelle il insistait en faveur de la détaxe du carburant pour l'industrie du taxi.

Il est significatif à cet égard d'observer l'attitude des grandes sociétés de taxi qui, jugeant cette industrie trop peu rentable, pratiquent actuellement une politique de restructuration et de désengagement des capitaux.

À ces difficultés (circulation et stationnement) s'ajoutent des charges de toutes sortes qui ne cessent de s'aggraver (celle sur les véhicules, charges sociales dont nous avons parlé plus haut, mécanique, des fournitures diverses, etc.) alors que les tarifs du taxi parisien sont restés bloqués pendant cinq ans de 1968 à 1973, et ne sont relevés depuis lors qu'à des taux nettement inférieurs à l'évolution générale des charges et du coût de la vie.

Pour tenter de limiter au plan économique les conséquences de ce marasme, les conducteurs des deux catégories ont été amenés à intensifier leur travail, les petits propriétaires pour faire face aux charges en augmentation, les salariés pour limiter les conséquences sur leur pouvoir d'achat du blocage des salaires qu'ils subissent depuis de nombreuses années.

Poussés par leurs difficultés économiques, les chauffeurs des deux catégories ont été amenés à transformer les dix et onze heures de sortie journalière en dix et onze heures de travail effectif et au-delà, dans le même temps où ils réduisent le nombre de leurs jours de repos annuels.

Alors que la tendance générale dans les autres branches d'activités est à la limitation du temps de travail, cet état de fait, préjudiciable à la santé des conducteurs, est également lourd de conséquence pour la sécurité de la clientèle et des autres usagers de la voie publique.

L'évolution actuelle de la situation tend à remettre en cause la qualité et la notion même de service au public qui est la vocation de cette industrie.

Transport particulier de personnes, le taxi a un rôle spécifique dans la gamme des transports publics et privés.

Dans la région parisienne, le parc des 14.300 taxis parisiens transporte chaque jour en moyenne près de 500.000 passagers, soit environ 130 millions par an, près de trois fois la population française.

Les kilomètres parcourus s'élèvent pour l'ensemble du parc, à plus de 2 millions par jour, soit 680 millions par an.

Afin de permettre à cette industrie de faire face aux charges toujours plus lourdes qui pèsent sur elle, deux solutions peuvent être appliquées.

1° Répercuter intégralement le pourcentage de hausse des charges (prix des véhicules, réparations, coût de la vie, etc.) en majorant les tarifs d'un pourcentage correspondant.

Cette solution risquerait d'écarter une partie de la clientèle, aggraverait plutôt, étant donné la « contraction de la demande »

qui résulterait d'une majoration trop forte des tarifs, les problèmes économiques auxquels est confrontée cette industrie.

2° La seconde solution, la plus équilibrée, répondant aux intérêts, et de la clientèle, et des professionnels, consiste à alléger les charges pesant sur cette industrie qui entravent son développement harmonieux, tout en procédant au réajustement de ses tarifs dans des proportions compatibles avec le pouvoir d'achat de sa clientèle.

C'est déjà en s'appuyant sur cette notion de service au public qu'avant la guerre de 1939-1945, alors que l'industrie du taxi était également en proie à de nombreuses difficultés qu'une mesure d'allègement des charges avait été prise par les pouvoirs publics.

Il s'agit de l'article 87 du décret du 8 juillet 1937 qui instituait une ristourne sur l'essence pour les chauffeurs de taxi.

Cet article 87 était ainsi libellé :

« Jusqu'à concurrence d'une somme de 10 millions de francs au maximum par année, à prélever sur le produit des droits de douane sur les combustibles liquides, des subventions pourront être accordées dans les conditions fixées par arrêté du ministre des Transports et des Travaux publics et du ministre des Finances, aux entreprises de transport de personnes par véhicules automobiles, ou groupements de transporteurs assujettis à un tarif de transport arrêté par l'autorité publique et n'utilisant que des voitures, dont le nombre de places, celle du conducteur comprise, n'est pas supérieur à sept. »

Un taux unitaire de la ristourne était fixé selon un arrêté du ministre des Finances. Pour la période du 12 juillet au 31 décembre 1937, ce taux fut de 12,50 F par hectolitre d'essence, la consommation étant évaluée forfaitairement à 25 litres par jour.

Un décret du 16 juin 1938 porta le plafond de la subvention à 40 millions par an, ce qui entraîna le relèvement du taux par hectolitre d'essence à 26,25 F.

Cette mesure fut supprimée par le Gouvernement de Vichy, plus précisément par l'article 3 du décret du 7 mars 1944.

Le groupe communiste a déposé différentes propositions ayant pour but le rétablissement de cette ristourne. Une proposition de loi en ce sens avait été adoptée par la commission de la Production et des Échanges.

C'est pour cet ensemble de raisons qu'une mesure s'inspirant de la ristourne antérieurement accordée, et se présentant sous la forme d'un allègement des taxes frappant les produits raffinés, s'impose de façon urgente pour les chauffeurs de taxi.

Cette détaxe pourrait être attribuée sous forme d'un contingent d'essence détaxée suivant la formule employée pour d'autres catégories bénéficiaires de détaxe sur le carburant.

En conséquence, nous vous demandons, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir adopter la proposition de loi suivante.

PROPOSITION DE LOI

Article premier.

L'activité de taxi est considérée comme d'utilité publique.

Art. 2.

Le prix du carburant utilisé par les taxis est fixé à 50 % du prix du carburant vendu au public.

Art. 3.

De manière à assurer l'application de l'article 2, un prélèvement compensatoire sera effectué sur la marge bénéficiaire des compagnies pétrolières commercialisant leurs produits en France.

Art. 4.

Un arrêté du ministre de l'Economie et des Finances déterminera les conditions d'application de la présente loi.