

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1966-1967

Annexe au procès-verbal de la séance du 1^{er} juillet 1967.

PROPOSITION DE LOI

*tendant à définir la situation juridique et sociale
des chauffeurs de taxi propriétaires de leur voiture,*

PRÉSENTÉE

Par M. Hector VIRON, Mme Renée DERVAUX, MM. Georges MARRANE, Louis NAMY, Jean BARDOL, Raymond BOSSUS, Léon DAVID, Camille VALLIN et les membres du groupe communiste (1) et apparenté (2),

Sénateurs.

(Renvoyée à la Commission des Affaires sociales sous réserve du droit reconnu au Gouvernement par l'article 43 de la Constitution de demander la nomination d'une Commission spéciale.)

(1) Ce groupe est composé de : MM. Jean Bardol, Raymond Bossus, Georges Cogniot, Léon David, Mme Renée Dervaux, MM. Jacques Duclos, Raymond Guyot, Georges Marrane, Louis Namy, Louis Talamoni, Mme Jeannette Thorez-Vermeersch, MM. Camille Vallin, Hector Viron.

(2) Apparenté : M. le Général Ernest-Petit.

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Les chauffeurs de taxi propriétaires de leur voiture constituent une catégorie particulière de travailleurs dont la situation juridique et sociale n'a pas encore été définie par la loi. Cette absence de statut légal est cause de nombreuses difficultés.

Ils ne sont ni salariés ni artisans ; encore bien moins peuvent-ils être des commerçants. Ils assurent un service public et sont astreints à une réglementation rigide comme des salariés.

Le 9 août 1947, la Commission du Travail de l'Assemblée Nationale avait demandé l'avis du Conseil économique et M. le Ministre du Travail indiquait le 3 décembre 1949 aux chauffeurs de taxi : « Le Conseil économique est formel. En raison de votre activité et des conditions d'exploitation, vous ne pouvez être assimilés à des artisans ».

En effet, ils ne peuvent être classés dans les professions artisanales relevant du registre des métiers car il manque à leur situation les caractères essentiels de la définition des artisans.

L'artisan peut employer jusqu'à 5 compagnons ou apprentis. Le chauffeur propriétaire reçoit une autorisation d'exercer sa profession qui est strictement personnelle. Il ne peut employer personne.

Le Conseil économique établit, entre autres, comme critère de l'artisanat, la liberté d'accès à la profession. Or, le nombre des licences est limité dans la plupart des villes et en particulier dans les plus grandes : Paris, Lyon, Marseille, Bordeaux, Toulouse, par des arrêtés préfectoraux pris en application des lois du 5 avril 1884 et du 13 mars 1937.

*
* *

N'étant pas des artisans, les chauffeurs de taxi, propriétaires de leur voiture sont encore moins des commerçants.

La loi du 27 décembre 1927 les a exonérés de la patente, la loi du 31 décembre 1936 a étendu cette exonération à ceux dont la voiture comporte jusqu'à 7 places.

Ils ne possèdent pas de fonds de commerce ni de clientèle propre.

L'Administration leur délivre une autorisation de circuler et de stationner laquelle est incessible et strictement personnelle (art. 12 de l'arrêté ministériel du 31 décembre 1938).

Ils sont astreints à la limitation de la journée du travail (art. 5 du même arrêté), ce qui les différencie des commerçants comme des artisans et les assimile aux salariés.

Ils sont affiliés par le décret-loi du 29 juillet 1939 à la Caisse d'allocations familiales des travailleurs indépendants.

Enfin, depuis la loi du 6 juillet 1956, ils ont la faculté de s'affilier au régime de l'assurance volontaire de la Sécurité sociale en versant la double cotisation (ouvrière et patronale).

*
* *

On trouve de nombreuses raisons d'affirmer que les intéressés assurent un service public ou plus exactement semi-public, au cours duquel ils mènent une activité professionnelle indépendante.

M. le Ministre de l'Intérieur et M. le Préfet de Police, qui sont les auteurs de la réglementation administrative de la profession de chauffeur de taxi, depuis qu'elle existe n'ont cessé d'affirmer que les chauffeurs sont des membres d'un service public ou semi-public.

C'est ainsi que M. le Ministre de l'Intérieur écrivait à la Chambre syndicale des cochers-chauffeurs, le 24 mars 1948 :

« Votre profession doit en effet être considérée comme un service semi-public et, à ce titre, elle comporte des devoirs et obligations particulières dont il est tenu compte à l'occasion des droits et avantages qui peuvent corrélativement lui être accordés. »

Le 3 octobre 1950, M. le Préfet de Police confirmait :

« Les taxis ayant essentiellement le caractère d'un service public, les dispositions de cette loi leur sont applicables. »

(Il s'agit de la loi donnant le droit d'accès, par priorité, dans les transports publics, aux mutilés et invalides de guerre.)

Ni commerçants, ni artisans, ni fonctionnaires, ni salariés, les chauffeurs de taxi propriétaires de leur voiture constituent bien une catégorie originale des travailleurs indépendants. Il convient donc de définir leur qualité juridique et sociale, leur statut légal qui doit être celui d'une catégorie professionnelle et sociale de travailleurs indépendants.

Nous vous demandons donc, Mesdames et Messieurs, de vouloir bien adopter la proposition de loi suivante :

PROPOSITION DE LOI

Article unique.

Les chauffeurs de taxi, propriétaires de leur voiture qu'ils conduisent eux-mêmes et à la condition que cette voiture ne comporte pas plus de 7 places et que les prix de transport pratiqués soient conformes à un tarif réglementaire, constituent une catégorie professionnelle et sociale de travailleurs indépendants.