

A S S E M B L É E   N A T I O N A L E

X I V <sup>e</sup>   L É G I S L A T U R E

# Compte rendu

## Commission spéciale chargée d'examiner le projet de loi pour la croissance et l'activité

- Suite de l'examen, ouvert à la presse, du projet de loi pour la croissance et l'activité (n° 2447) (M. Richard FERRAND, rapporteur général, MM. Christophe CASTANER, Laurent GRANDGUILLAUME, Denys ROBILIARD, Gilles SAVARY, Alain TOURRET, Stéphane TRAVERT, et Mmes Cécile UNTERMAIER et Clotilde VALTER, rapporteurs thématiques) ..... 2
- Présences en réunion ..... 20

Mardi

13 janvier 2015

Séance de 17 heures 15

Compte rendu n° 5

SESSION ORDINAIRE DE 2014-2015

**Présidence de  
M. François Brottes,  
Président**



*La commission poursuit l'examen du projet de loi pour la croissance et l'activité (n° 2447) (M. Richard Ferrand, rapporteur général, MM. Christophe Castaner, Laurent Grandguillaume, Denys Robiliard, Gilles Savary, Alain Tourret, Stéphane Travert, et Mmes Cécile Untermaier et Clotilde Valter, rapporteurs thématiques).*

**M. Patrick Hetzel.** J'aimerais revenir en préambule sur un point abordé par M. Marc Dolez hier et qui n'a rien d'un détail : nous souhaiterions accéder en ligne au projet de loi à mesure que ses articles sont votés, afin de pouvoir préparer nos amendements en vue de la séance. J'ai bien entendu votre réponse, monsieur le président, notamment votre argument sur le titre. Toutefois, renseignement pris, cette mise en ligne progressive du texte adopté existe au Sénat. Notre demande de bon sens – dans un contexte où, vous l'avez vous-même souligné, nous sommes appelés à travailler très avant dans la semaine – ne se heurte donc à aucun obstacle technique.

**M. le président François Brottes.** Je comprends le problème. Nous pouvons faire parvenir aux membres de la commission spéciale une version provisoire par e-mail, mais il ne faudra pas me reprocher ensuite son caractère non définitif ! Vous pourrez ainsi cibler certains passages, sans être toutefois en mesure de rédiger vos amendements avec toute la précision requise.

**M. Jean-Frédéric Poisson.** Nous venons d'apprendre que les rapporteurs avaient réécrit par voie d'amendements plusieurs articles, pour certains volumineux, en supprimant un ici, en déplaçant un là. Le procédé est tout à fait conforme à notre Règlement. Toutefois, le sujet n'a rien d'anodin puisqu'il s'agit des tarifs.

J'aimerais donc savoir si les rapporteurs, ou le Gouvernement d'ailleurs, a l'intention de rééditer l'expérience sur d'autres articles au cours de la discussion. En effet, comment pouvons-nous, sur des questions aussi complexes, formuler un point de vue pertinent dans des délais aussi restreints, *a fortiori* si les amendements et les discussions que nous avons préparés deviennent caducs ? En bouleversant de nouveau l'architecture du texte, on nous obligerait à refaire à la va-vite ce que nous avons élaboré de longue date. Il y va du respect du travail des commissaires de l'opposition.

**M. le président François Brottes.** Ces pratiques sont courantes, il ne faut pas y voir malice. J'y ai d'ailleurs, en mon temps, réagi à peu près comme vous. Mais, sur ce texte d'une grande diversité, il est inévitable que les rapporteurs, qui travaillent beaucoup dans des délais très brefs, soient appelés à intervenir quant au fond jusqu'au dernier moment. Je les laisse vous répondre sur leurs intentions pour la suite.

Précisons que le dépôt d'amendements par les rapporteurs au cours de la discussion ne rouvre pas les délais en commission, à la différence de ce qui se passe en séance.

**M. Philippe Houillon.** Mais il est possible de les sous-amender.

**M. le président François Brottes.** On peut toujours sous-amender, monsieur le député !

**M. Richard Ferrand, rapporteur général.** À la question de mon collègue, je répondrai tout simplement : le moins souvent possible ! La formule n'est peut-être pas très précise, mais le souhait est sincère.

**M. Emmanuel Macron, ministre de l'économie, de l'industrie et du numérique.** De mon côté, je comprends votre préoccupation, monsieur le député, et, si je ne puis souscrire un engagement ferme, le Gouvernement n'a nulle intention d'ajouter des éléments au texte par surprise dans les jours qui viennent. Ce sont d'ailleurs essentiellement les rapporteurs qui y travaillent.

**M. Philippe Houillon.** Monsieur le ministre, vous vous étiez engagé, lors de votre audition, à nous communiquer le texte des ordonnances, qui, nous disiez-vous, était écrit. Vous aviez même déclaré ne pas voir d'inconvénient à ce que nous le discutions ici.

D'autre part, vous avez reçu aujourd'hui l'avis de l'Autorité de la concurrence sur les tarifs et les professions réglementés, qui devrait, semble-t-il, être rendu public d'ici peu. Il serait bon que les membres de la commission spéciale en prennent connaissance, puisqu'il est au cœur du sujet.

**M. le ministre.** Ainsi que je m'y étais engagé, tous les textes qui peuvent être intégrés « en dur » le sont déjà ou le seront par voie d'amendements des rapporteurs ou du Gouvernement. S'agissant du regroupement des professions de l'exécution, ce ne sera pas possible car le texte n'est pas prêt, mais l'ordonnance pourra être précisée en tant que de besoin. Sur la plupart des autres sujets concernant les professions réglementées, mon engagement devrait être tenu ; nous verrons le détail article par article.

Quant à l'avis de l'Autorité de la concurrence, lequel vient de m'être transmis, les commissaires pourront y accéder en ligne dans les deux heures qui viennent.

### **Après l'article 9**

*La Commission examine les amendements identiques SPE1261 de M. Joël Giraud et SPE1405 de M. Jean-Louis Roumegas.*

**M. Joël Giraud.** Notre amendement tend à obliger les auto-écoles à afficher de manière claire et compréhensible le taux de réussite annuel à l'épreuve pratique du permis de conduire et le nombre moyen d'heures de conduite nécessaire à son obtention. Rappelons que le forfait de 20 heures est la formule la plus souvent proposée par les auto-écoles, alors que le nombre moyen d'heures nécessaire pour obtenir le permis est de 30 à 33 heures selon l'Institut national de la consommation. En d'autres termes, les candidats paient 10 à 13 heures de cours supplémentaires au prix fort alors qu'ils auraient pu souscrire à un forfait moins onéreux.

Cet amendement est un peu plus précis que celui des rapporteurs que nous avons adopté à l'article 9 : il précise les voies d'affichage, que le précédent renvoyait à un arrêté ministériel, et surtout les sanctions encourues par les contrevenants, pour que les citoyens candidats au permis de conduire bénéficient d'une meilleure considération.

**M. Jean-Louis Roumegas.** Notre amendement émane lui aussi des associations de consommateurs. Par rapport à celui que nous avons voté, il a effectivement le double avantage de rendre obligatoire l'affichage dans les vitrines des auto-écoles et de prévoir la sanction des manquements.

S'il faut améliorer l'offre en la matière, il convient également de veiller à la transparence et de lutter contre les mauvaises pratiques d'auto-écoles minoritaires, mais qui nuisent à la profession. Les consommateurs ont le droit de savoir ce que va vraiment leur coûter leur permis de conduire.

**M. le président François Brottes.** Une remarque en passant – n'en prenez pas ombrage : je le dis souvent, nous n'avons pas à préciser l'origine de nos amendements. Rien n'interdit aux députés de penser par eux-mêmes et avec leur groupe lorsqu'ils préparent des amendements, même s'ils œuvrent en concertation avec tel ou tel acteur de la vie publique ou économique du pays. Ne donnons pas l'impression que le travail parlementaire ne passe que par une boîte aux lettres.

**M. Jean-Louis Roumegas.** La seule impression que je voulais donner était celle de la transparence. À la différence d'autres députés, lorsque je reprends des amendements qui m'ont été soumis par des associations ou par des lobbies, je le dis. Trop souvent, on retrouve les mêmes amendements d'un groupe parlementaire à l'autre, comme par coïncidence : cela non plus n'est pas normal.

**M. le ministre.** Pour en revenir aux amendements, celui qui a été adopté hier intègre au code de la route les dispositions visées, tout en confiant au pouvoir réglementaire le soin d'en préciser les modalités. Il permet donc d'atteindre l'objectif poursuivi.

Faut-il créer un doublon dans le code de la consommation, ce qui permettrait à la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) de procéder à des contrôles ? Pour ma part, sans y voir d'inconvénient, je ne le crois pas utile. Si les amendements ne sont pas retirés, je m'en remettraï donc à la sagesse de la Commission spéciale.

**M. Gilles Savary, rapporteur thématique.** Je tiens à rassurer Jean-Louis Roumegas : en présence d'amendements identiques, les vieux barbus de la vie parlementaire se demandent immédiatement quel lobby est à la manœuvre. Vous avez eu, mon cher collègue, le mérite de l'explicitier ; il s'agit d'ailleurs en l'espèce d'un groupe tout à fait honorable.

Quant au fond, ces amendements ne posent aucun problème. Des deux éléments qui les distinguent du nôtre, le premier représente une moins-value, le second une amélioration. En effet, la mention des vitrines est gênante dès lors que toutes les auto-écoles n'en disposent pas ; certaines, qui vont devenir plus nombreuses, sont même entièrement numériques. En revanche, le fait de préciser la sanction est bienvenu.

Je propose donc aux auteurs des amendements de les retirer au profit d'un autre qu'ils déposeront en séance et qui tendra à inscrire dans le code de la route un dispositif de sanctions, afin de compléter notre propre amendement.

**M. Jean-Louis Roumegas.** Si le Gouvernement s'engage à ce que ce futur amendement soit intégré au texte de la commission spéciale, j'en suis d'accord.

**M. le ministre.** Je m'y engage volontiers puisque j'en approuve l'objectif.

*Les amendements identiques SPE1261 et SPE1405 sont retirés.*

**Article 9 bis (nouveau) :** *Prise en compte du nombre de candidats évalués en première et seconde présentation à l'épreuve pratique du permis B pour l'attribution des places d'examen*

*La Commission en vient ensuite à l'amendement SPE1001 rectifié du président François Brottes.*

**M. le président François Brottes.** La répartition des places d'examen dans les auto-écoles n'est pas liée au nombre d'élèves qui les fréquentent. De ce fait, en fonction de l'école où l'on s'est inscrit – et l'on n'a le droit de s'inscrire que dans une seule –, on peut attendre très longtemps avant de passer l'examen.

J'ai parfaitement conscience du fait que le ministère de l'intérieur a progressé sur ces questions, notamment afin de permettre aux nouvelles auto-écoles de disposer d'un certain nombre de places d'examen. Il a en particulier amélioré la méthode de répartition des places par un arrêté dont je n'ai d'ailleurs pas saisi toutes les subtilités.

Cela dit, le critère que je propose ici – le nombre de candidats évalués à l'épreuve pratique en première et seconde présentation –, outre qu'il a le mérite de la clarté, ne serait pas le seul : il appartient au ministère d'en faire usage dans le cadre des dispositions qu'il est en train d'adopter.

**M. le ministre.** Tous, nous souhaitons rendre le dispositif plus efficace. Nous en avons parlé hier : je n'y reviens pas.

Pour la répartition des places, le critère de l'examen est important, mais ce n'est pas le seul. En octobre dernier, le ministre de l'intérieur a effectivement amélioré par arrêté le dispositif au profit des entrants, ce qui relevait bien, pour l'essentiel, du pouvoir réglementaire. Au seul nombre d'inscrits, que vous aviez suggéré dans un premier temps, vous préférez ici, monsieur le président, le nombre de candidats évalués à l'épreuve pratique en première et seconde présentation. Ce qui me paraît améliorer de manière marginale le dispositif en vigueur.

Sagesse.

**M. Gilles Savary, rapporteur thématique.** Je suis en principe favorable à l'amendement.

Jusqu'à présent, l'affectation des places d'examen aux écoles de conduite a dépendu de la première présentation à l'examen et non de la seconde, ce qui a conduit les écoles à privilégier les nouveaux candidats, au détriment de ceux qui avaient déjà tenté leur chance et qu'elles faisaient attendre très longtemps. Parmi le faisceau de mesures en cours d'instauration, celle-ci devrait donc contribuer à fluidifier le dispositif, cette fois du côté des écoles de conduite et non pas seulement des examinateurs.

Le ministre pourrait-il nous apporter quelques précisions sur les dispositions gouvernementales concernant l'attribution des places aux nouvelles auto-écoles ? Jusqu'alors, c'était en quelque sorte le droit des anciens qui prévalait, au détriment des entrants.

**M. le président François Brottes.** C'est d'ailleurs parce que des mesures ont été prises concernant les nouvelles auto-écoles que j'ai visé dans mon amendement celles qui ont été créées depuis plus de six mois.

**M. le ministre.** Aux termes de l'arrêté du ministre de l'intérieur du 22 octobre 2014, « quatre places d'examen à l'épreuve théorique générale et quatre places d'examen pratique sont attribuées dès le mois suivant l'obtention de l'agrément », puis, « les cinq mois suivant la création de l'établissement, l'administration fixe, au vu de la demande motivée effectuée par l'établissement, comprenant notamment la capacité de formation et le nombre d'inscrits mensuel de l'établissement, le nombre de places d'examen à attribuer mensuellement ».

**M. Patrick Hetzel.** Le nombre de places est une source de préoccupation pour les auto-écoles récentes. Mais le critère du nombre d'inscrits, auquel l'amendement se référait dans sa première version, n'était-il pas plus pertinent ?

**M. le président François Brottes.** Si j'ai rectifié l'amendement, c'est au fil de mes discussions avec les pouvoirs publics et le Gouvernement, et dans l'espoir que des accords puissent être trouvés. On m'a objecté que le critère du nombre d'inscrits, qui prévalait avant la réforme de 2006, n'était pas révélateur du nombre de personnes effectivement en mesure de passer l'examen, ce qui ne favorisait pas le dynamisme et la qualité des auto-écoles. Voilà pourquoi je lui ai préféré un critère traduisant l'activité réelle de l'établissement et le niveau de la formation dispensée.

*La Commission adopte l'amendement SPE1001 rectifié.*

## **Après l'article 9**

*La Commission examine l'amendement SPE1000 de M. Jean-Christophe Fromantin.*

**M. Jean-Christophe Fromantin.** Il s'agit de permettre à des organismes certificateurs de faire passer l'épreuve pratique du permis B. Nous espérons ainsi dénouer ce point de tension majeur du dispositif, qui mobilise plus de 65 % de nos 1 300 inspecteurs, sans nous contenter de gérer leur pénurie.

C'est un amendement de repli par rapport à celui que nous avons présenté hier et qui, nous objectait-on, retirerait aux inspecteurs leur monopole ainsi que la coordination du dispositif. En effet, nous proposons ici d'introduire un permis probatoire, valable deux ans et pouvant être délivré par un organisme certificateur à tout candidat ayant effectué ses 20 heures de conduite et satisfaisant à l'ensemble des conditions habituelles. Au bout de deux ans, le permis probatoire serait confirmé pour devenir un permis définitif si aucune infraction n'a été commise. Si en revanche son titulaire a commis une infraction, il doit repasser l'examen avec un inspecteur du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR) qui validera ou invalidera le permis probatoire.

Le premier avantage de cette formule est de répondre directement au reproche, qui m'a été fait hier, de vouloir externaliser entièrement l'épreuve pratique du permis B – reproche que je peux entendre, même si on le fait bien pour l'épreuve pratique du permis poids lourds ou pour le code. Ici, l'épreuve n'est externalisée que sous couvert des inspecteurs et moyennant un double contrôle.

Ensuite, l'amendement facilite le passage d'un système à l'autre, ce qui répond à une autre objection du rapporteur thématique. Le permis probatoire pourrait ainsi être introduit dans les zones tendues, à la demande des services de l'État, de manière à garantir l'équité sur tout le territoire : chaque Français qui le souhaite pourrait passer son permis de conduire dès

lors qu'il s'en sent capable après au moins 20 heures de cours. Le permis probatoire offre ainsi un moyen d'ajustement tout en satisfaisant à l'ensemble des conditions requises pour l'obtention du permis de conduire.

Troisièmement – nous en avons longuement parlé avec les professionnels et les associations –, le double contrôle assuré par un IPCSR en cas d'infraction constituerait un gage de sécurité supplémentaire, dans un contexte où les infractions découlent à 80 ou 90 % non d'erreurs techniques mais de problèmes de comportement.

En somme, cet aménagement de l'épreuve pratique contribue à fluidifier le dispositif, ce qui justifie de l'ajouter au faisceau de mesures proposées à cette fin par voie d'amendement, et il garantit une plus grande sécurité, le tout sans alourdir les coûts, en particulier pour l'État. En outre, il facilite l'information, la prévention et l'exercice par les inspecteurs de l'ensemble de leurs autres missions, dont le contrôle des auto-écoles – d'autant plus utile que le Gouvernement favorise, à juste titre, l'ouverture de nouveaux établissements.

Monsieur le ministre, ce projet de loi, très intéressant à certains égards, ne touchera la population que s'il compte des mesures de ce type. Quatre millions de candidats sont aujourd'hui en attente, pour un million de places d'examen ; on peut accroître ce dernier nombre, mais l'esprit du texte et les autres amendements ne suffiront pas à désengorger véritablement l'épreuve pratique du permis B.

**M. le ministre.** Nous l'avons constaté hier, nous avons tous l'ambition de résoudre cette difficulté, ce qui justifie d'enrichir le texte. Le faisceau d'amendements adoptés hier et aujourd'hui permet de progresser en ce sens. Sans doute peut-on faire encore un peu mieux pour remédier au problème de stocks que vous soulignez. Toutefois, votre amendement met le Gouvernement un peu mal à l'aise, monsieur le député.

Hier, la discussion a porté sur l'opportunité de privatiser ou d'externaliser le travail actuellement effectué par les inspecteurs, en permettant à des organismes agréés et dotés des qualifications requises de le faire à leur place, sous surveillance. Nous nous sommes heurtés à la difficulté suivante : s'il est urgent de résoudre le problème, il faut prendre le temps de former les nouveaux inspecteurs. Nous devons donc continuer de travailler à un dispositif d'urgence pour compléter dans les jours qui viennent les améliorations déjà apportées au système.

Le permis probatoire que vous proposez nous paraît présenter plusieurs inconvénients. D'abord du point de vue de la sécurité routière, puisqu'il permettrait à des conducteurs de circuler sans avoir fait la preuve de leur aptitude, ou du moins sans avoir satisfait à une exigence aussi élevée que les détenteurs du permis classique – même si vous prévoyez un dispositif de contrôle, relativement sévère en cas d'infraction. Ensuite, selon les analyses conduites par le ministère de l'intérieur, il ne serait pas compatible avec la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire.

Pour ces raisons, avis défavorable.

**M. Gilles Savary, rapporteur thématique.** Jean-Christophe Fromantin pose deux questions éminemment pertinentes. Premièrement, comment fluidifier le dispositif et faciliter le passage de l'examen, du point de vue des délais comme des coûts ? Les amendements que nous avons votés depuis hier devraient le permettre, mais il faudra évaluer leur impact. Deuxièmement, comment résoudre le problème du stock ?

C'est cette difficulté à laquelle il nous est ici proposé de remédier, mais par un permis bradé, délivré par l'autorité administrative ou les personnes que celle-ci a agréées, c'est-à-dire sans examen. Je me permets de vous inviter à la plus grande prudence sur ce point.

**M. Jean-Christophe Fromantin.** En réalité, le candidat passe l'examen, mais comme il n'est pas possible de faire délivrer un diplôme d'État par un organisme certificateur, celui-ci informe le préfet que l'examen a été passé et réussi dans les conditions requises, conformément à la norme européenne, et lui donne un avis favorable à la délivrance du permis de conduire, dont l'État reste chargé. Les services de l'État nous avaient mis en garde à ce sujet lors des auditions que nous avons conduites.

**M. Gilles Savary, rapporteur thématique.** Si je comprends bien, on externalise l'examen mais ce ne sont pas ceux qui le font passer qui le valident.

**M. Jean-Christophe Fromantin.** Comme dans bien d'autres domaines, où l'État délègue des contrôles de sécurité ou d'autres types de certification à un organisme certificateur qui lui fait rapport.

**M. Gilles Savary, rapporteur thématique.** Soit, mais je reste gêné que l'autorité chargée de délivrer le permis le fasse sans être directement responsable du passage de l'examen.

Surtout, le permis probatoire reste un sous-permis. Or je doute fort qu'il soit juridiquement possible de créer un permis subordonné à la réussite des mêmes épreuves mais n'ouvrant pas les mêmes droits que le permis classique. On ne pourrait pas créer un sous-bac en déléguant l'organisation des épreuves du baccalauréat à je ne sais quelle société privée ! À cet égard, le droit européen est très clair : le permis est d'un seul type, il ouvre les mêmes droits à tous, et ce n'est pas un permis à zéro point. Il convient donc de procéder à une vérification.

**M. Philippe Vigier.** En réalité, la situation est très simple. L'organisation du code ne va-t-elle pas être déléguée à un organisme privé, lequel n'est pas administrativement compétent pour déclarer qu'un candidat a satisfait aux exigences de l'examen ? Le dispositif que nous proposons pour l'épreuve pratique est rigoureusement similaire. Le permis est le même ; il ne s'agit pas d'un sous-permis, monsieur le rapporteur. Il est validé par l'organisme, mais, celui-ci ne pouvant apposer le tampon, c'est l'autorité administrative qui le délivrera.

C'est exactement de la même manière que des organismes certificateurs procèdent au contrôle des tachymètres à bord des autocars et des camions pour le compte de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), c'est-à-dire des services de l'État : après le passage du technicien, un document est signé et envoyé à la DREAL, puis à la préfecture, pour être transmis à l'autorité organisatrice de transport.

Le permis probatoire est d'autant moins un sous-permis qu'il ne soumet pas son détenteur à une moindre exigence, puisqu'il est retiré à la première incartade.

Enfin, notre amendement d'hier ayant été rejeté, c'est une mesure transitoire que nous proposons, à laquelle il faut bien en venir puisqu'elle seule permettra de décongestionner le système. Si vous ne saisissez pas l'occasion, vous serez faits échec et mat sur cette loi.

**M. Jean-Yves Caullet.** Nous avons débattu hier de l'éventualité de déléguer à une autorité privée l'organisation de l'épreuve pratique du permis de conduire ; après avoir

clairement exprimé nos divergences, nous avons préféré que celle-ci demeure un service public gratuit.

Voilà que vous en revenez à cette possibilité de délégation en proposant en outre des modalités d'acquisition progressive de la totalité des points du permis. Je m'en tiens pour ma part à ce qu'a dit le ministre : continuons de réfléchir aux moyens de fluidifier le système, mais ne nous demandez pas d'accepter ce que nous avons refusé hier en lui ajoutant un élément qui ne relève pas du même débat et pourrait être étudié par ailleurs.

**M. Christophe Caresche.** Dans les limites de mes compétences, je trouve l'amendement intéressant. Peut-être mérite-t-il d'être précisé ; mais, en tout état de cause, on ne peut laisser le système dans cet état d'engorgement. Soyons donc pragmatiques. Une telle disposition transitoire a vocation à disparaître dès que le système revient à l'équilibre. Ne pourrait-on y réfléchir d'ici à la discussion en séance publique ?

**M. Jean-Christophe Fromantin.** En ce qui concerne la compatibilité avec les règles européennes, rappelons qu'en Europe, le système d'obtention du permis de conduire est public dans un tiers des pays, s'appuie dans un autre tiers sur des agences, parmi lesquelles la part d'acteurs privés varie, et repose entièrement sur des acteurs privés dans d'autres pays dont l'Allemagne. Pourquoi n'introduirions-nous pas une délégation de service public s'agissant de l'épreuve pratique alors qu'ailleurs une privatisation beaucoup plus poussée – parfaitement compatible, je vous l'assure, avec le droit européen –, n'entraîne aucune conséquence négative, notamment sur le nombre d'accidents ?

Monsieur le ministre, ce projet de loi vise non seulement à rationaliser, à simplifier, mais aussi à moderniser. S'agissant d'un problème considérable qui se pose depuis des années et que de petites mesures ne suffiront pas à résoudre, la voie est ouverte pour un engagement fort, moderne, nouveau, audacieux. J'espère que nous parviendrons à l'emprunter.

**M. Gilles Savary, rapporteur thématique.** Le droit européen est neutre en la matière : il n'impose ni le recours au public ni le recours au privé pour dispenser les examens du permis de conduire. La question est de savoir pourquoi il conviendrait d'attribuer ces examens à des délégataires privés qui n'auraient pas la totale compétence d'examineur puisqu'ils ne pourraient pas les valider eux-mêmes. Ces permis, une fois validés par l'autorité administrative, ne seraient que des sous-permis puisqu'ils n'accorderaient pas le même nombre de points que le permis classique, si bien que des jeunes de 18 ans auraient un permis complet après être passés devant des inspecteurs publics tandis que d'autres ne disposeraient que d'un simple permis probatoire, incomplets, parce qu'ils seraient passés devant un délégataire privé. L'objectif d'écouler les stocks ne saurait créer une telle inégalité. Comment choisirez-vous les jeunes qui passeront l'un ou l'autre de ces deux permis ?

Vous apportez une mauvaise réponse à une bonne question.

Je le répète : avis défavorable à l'amendement.

**M. Jean-Frédéric Poisson.** Nous voterons cet amendement.

*La Commission rejette l'amendement SP1000.*

*Puis elle examine l'amendement SPE1002 de M. Jean-Christophe Fromantin.*

**M. Jean-Christophe Fromantin.** L'amendement SPE1002, qui est un amendement de repli, vise à demander au Gouvernement, dans un délai de deux ans, un rapport évaluant l'opportunité de modifier l'organisation du permis de conduire de la catégorie B.

Monsieur le rapporteur, il n'est pas question d'instaurer un sous-permis : les deux permis seraient passés dans le respect des normes européennes. Simplement, en vue de renforcer la sécurité routière, le dispositif prévoit la délivrance d'un permis probatoire, sans aucun point, pour une période de deux ans, avec un double contrôle en cas d'infraction.

**M. le ministre.** Je ne serais pas opposé à la rédaction d'un tel rapport, qui ne peut pas traiter l'urgence, si son objet était élargi et visait plus largement à régler le problème du stock.

**M. Gilles Savary, rapporteur thématique.** Est-il bien raisonnable, chaque fois qu'un amendement a été rejeté, de demander au Gouvernement un rapport sur la mesure qu'il prévoyait ? C'est excessif, même si ces rapports flattent l'amour-propre de ceux qui les demandent.

Je m'en remets à la sagesse de la Commission spéciale.

Monsieur Jean-Christophe Fromantin, vous avez une grande science mais vous manquez d'expérience. Il m'est déjà arrivé de ne plus avoir que deux points sur mon permis de conduire : cela ne fait pas la même impression que d'en avoir douze ! Un permis probatoire à zéro point ne sera pas identique à un permis complet.

**M. Julien Aubert.** Plutôt que de demander un nouveau rapport au Gouvernement, ne serait-il pas possible d'expérimenter la disposition prévue dans l'amendement de Jean-Christophe Fromantin ? Telle est la solution de compromis que je propose.

**M. Jean-Christophe Fromantin.** À un rapport, j'aurais préféré l'adoption de l'amendement SPE1000.

Je regrette, monsieur le rapporteur thématique, que vous le preniez sur ce ton : je n'ai pas mis en cause votre compétence parce que vous aviez, dans un premier temps, mal lu mon amendement. J'ai corrigé votre analyse avec courtoisie et je vous demande de faire preuve, à mon égard, des mêmes dispositions.

Vous vous trompez sur le fond. D'ailleurs, cet amendement s'inspire d'une proposition de loi, co-signée par plus de 100 parlementaires de l'UMP et de l'UDI et défendue en séance publique, après avoir été travaillée plusieurs mois durant, avec l'aide d'administrateurs de l'Assemblée nationale et dans le cadre d'une quarantaine d'auditions. Le dispositif que je défends n'est le fruit ni de l'incompétence ni du hasard ni d'un travail bâclé. Vos propos sont désobligeants à l'encontre de tous ceux qui sont à l'origine du rapport sur lequel reposent mes amendements. Ils sont d'autant plus inconvenants au sein d'une commission qui s'efforce de dépasser les postures politiciennes pour se montrer constructive.

**M. le président François Brottes.** Il est important de nous écouter mutuellement. Aussi, cessons de nous apostropher afin de préserver la sérénité de nos débats.

**M. Gilles Savary, rapporteur thématique.** Monsieur Jean-Christophe Fromantin, si vous avez été affecté par mes propos, je vous prie de bien vouloir m'en excuser.

Il ne me semble toutefois pas judicieux de multiplier les rapports, d'autant que vous venez vous-même de souligner avoir déjà fourni un travail très sérieux sur le sujet. Vous confirmez donc le caractère superflu d'un nouveau rapport.

Je vous rappelle, de surcroît, que je n'ai pas émis un avis défavorable à l'élaboration d'un tel rapport : je m'en suis remis à la sagesse de la Commission spéciale, ce qui n'est pas inconvenant.

**M. Jean-Yves Caullet.** Les termes du débat ont été bien posés dès hier. Si les solutions divergent, les analyses convergent : le ministre a lui-même admis qu'il est nécessaire de travailler d'ici à la séance publique à des solutions d'urgence dans les zones tendues.

C'est pourquoi je suis favorable à la rédaction d'un rapport spécifique sur le sujet, avec l'ambition que ce rapport se révélera inutile, le problème ayant été réglé avec sa remise.

Dans le doute, approfondissons le débat car nous ne saurions nous satisfaire du *statu quo*.

**M. le ministre.** La qualité du travail de M. Jean-Christophe Fromantin sur le sujet est pleinement reconnue tant par les commissaires spéciaux que par le Gouvernement, même si celui-ci n'est pas favorable à la création d'un permis probatoire.

Je prends l'engagement de travailler avec les commissaires qui le souhaitent pour rédiger, d'ici à la séance publique, un ou deux amendements complémentaires, permettant d'améliorer le dispositif en le rendant plus ambitieux.

**M. Jean-Christophe Fromantin.** Dans ces conditions, je retire mon amendement.

*L'amendement SPE1002 est retiré.*

**Article 9 ter (nouveau) :** *Rapport sur l'opportunité de proposer le passage du « code de la route » lors de la journée défense citoyenne*

*La Commission examine ensuite l'amendement SPE1681 de M. François Brottes.*

**M. le président François Brottes.** La disposition initiale que je prévoyais ayant subi le couperet de l'article 40 de la Constitution, je me suis vu dans l'obligation de revoir à la baisse mes exigences et de demander au Gouvernement de remettre au Parlement, avant le 31 décembre 2015, un rapport sur les conditions dans lesquelles les jeunes de 16 à 18 ans pourraient passer l'examen du code de la route lors de la journée défense et citoyenneté (JDC), en y restant, par exemple, une heure de plus.

Toutefois, j'ai pour ambition de convaincre le Gouvernement, d'ici à la séance publique, de transformer cette demande de rapport en un dispositif concret.

Il est en effet nécessaire de favoriser le passage du code dans ces lieux où les jeunes sont réunis, que sont les lycées, les lycées agricoles ou les sites de la JDC.

Même si je comprends qu'il convient d'étudier les conditions de réalisation d'un tel dispositif, je compte bien que le Gouvernement étudie l'hypothèse de sa mise en œuvre d'ici à l'adoption définitive du texte.

Il s'agirait d'une simple possibilité, non d'une obligation, permettant de desserrer l'étau dans lequel se trouve à l'heure actuelle le passage du permis de conduire en dégageant des heures d'inspecteur pour le passage de l'épreuve pratique.

**M. le ministre.** Il s'agit effectivement d'un amendement de repli, puisque, comme vous l'avez souligné, la disposition initiale a subi le couperet de l'article 40. Je ne saurais donc vous offrir mieux à ce stade de l'examen du texte.

Il est vrai qu'une telle disposition est conforme à la volonté, que nous exprimons depuis hier, de faciliter le passage du permis de conduire. Nous continuerons de travailler sur le dispositif de droit commun. Peut-être les JDC pourront-elles offrir le cadre d'un dispositif complémentaire.

M. Fromantin ayant accepté de retirer sa demande de rapport, j'é mets un avis favorable à la demande de celui-ci, qui participe de l'ensemble cohérent que nous nous efforçons de construire ensemble.

**M. Gilles Savary, rapporteur thématique.** Si monsieur le ministre accepte un rapport supplémentaire, je le laisse faire.

Avis favorable.

**M. Philippe Gosselin.** Bien que n'ayant aucune opposition de principe à la demande d'un tel rapport, je tiens toutefois à émettre une remarque préalable relative à l'esprit de la JDC. En tant qu'officier de réserve, j'interviens régulièrement lors de ces journées qui, ne durant que huit heures, prévoient déjà des modules de défense, d'évaluation de la maîtrise de la langue française et de secourisme ainsi qu'une visite de site ou une rencontre avec des anciens combattants.

Ces huit heures étant déjà largement insuffisantes, je vois mal comment il serait possible d'y inscrire de surcroît l'examen du code la route, sauf si l'on envisage de passer à des JDC de deux ou trois jours, voire d'une semaine, ce qui serait une réforme d'une tout autre ampleur.

Par ailleurs, si les jeunes ciblés par l'amendement ne sont pas scolarisés, où auront-ils préalablement préparé l'examen ?

On finit par demander beaucoup à la défense dans le cadre de cette journée défense et citoyenneté, qui est de moins en moins axée sur la défense, ce qui n'est pas sans susciter des interrogations.

**M. le président François Brottes.** C'est bien la raison pour laquelle il convient d'étudier la faisabilité d'un tel dispositif, ce qui peut être fait avant douze mois.

Quoi qu'il en soit, il est nécessaire de créer une dynamique favorable au passage du permis de conduire. Ce dispositif, qui pourrait être proposé à l'ensemble des jeunes gens et jeunes filles du pays, permettrait également d'accroître l'attractivité de la JDC.

**M. Julien Aubert.** Dans sa rédaction, l'amendement vise « tous les jeunes de 16 à 18 ans », alors que l'exposé des motifs ne cible que « les jeunes de 16 à 18 ans non scolarisés ». Si le rapport porte sur tous les jeunes, *quid* du régime normal dont le cadre demeure les auto-écoles ?

De plus, je ne comprends pas en quoi le dispositif permettrait de faire baisser le risque routier.

**M. le président François Brottes.** La seule rédaction qui importe est celle de l'amendement.

**M. Jean-Louis Bricout.** Cet amendement, qui est d'ordre pratique, s'inscrit dans la continuité de nos débats d'hier et conforte notre volonté de donner aux jeunes ce passeport pour l'emploi qu'est le permis de conduire. Il doit viser tous les jeunes, qui sont concernés par les modalités du passage de l'examen du code de la route après un apprentissage qui se ferait, de préférence, en milieu scolaire et dans tous les établissements qui reçoivent des jeunes.

*La Commission adopte l'amendement SP1680.*

## Chapitre II

### Commerce

**Article 10 :** *Consultation de l'Autorité de la concurrence sur les documents d'urbanisme*

*La Commission examine les amendements identiques SPE225 de M. Jean-Frédéric Poisson, SPE307 de M. Patrick Hetzel, SPE746 de M. Jean-Christophe Fromantin et SPE1392 de Mme Brigitte Allain, visant à supprimer l'article 10.*

**M. Jean-Frédéric Poisson.** Le chapitre II nous permet d'aborder l'examen, aux articles 10 et 11, des dispositions qui concernent un des grands vainqueurs du projet de loi, à savoir l'Autorité de la concurrence.

Cette autorité se voit en effet dotée, aux articles 10 et 11, de compétences nouvelles. L'article 10 prévoit même un pouvoir d'auto-saisine sur les questions d'urbanisme. À l'article 11, cette même autorité, « *en cas d'existence d'une position dominante* », pourra « *faire connaître ses préoccupations* » – un mot assez peu juridique, j'y reviendrai – « *de concurrence à l'entreprise ou au groupe d'entreprises en cause* » : elle pourrait leur « *enjoindre [...] de procéder à une cession d'actifs si cette cession est le seul moyen de garantir une concurrence effective* ». Quelle serait la base de calcul ? Sans doute une moyenne arithmétique accompagnée d'appréciations.

Les compétences nouvelles que vous conférez à cet organisme indépendant sont à la fois abusives et peu conformes à l'esprit général du texte, qui vise à favoriser la souplesse de l'économie française. Je tiens dès à présent à noter que vous prévoyez également, s'agissant des professions réglementées, de doter l'Autorité de la concurrence de nouvelles compétences

qui ne nous paraissent correspondre ni à ses missions actuelles ni même à l'esprit de la loi de 2009 qui a présidé à son organisation.

Par ailleurs, le fait que nous ne connaissions pas encore l'avis de cette même autorité sur ce projet de loi, alors que nous avons déjà commencé l'examen des amendements, ne peut que compliquer l'organisation de nos travaux.

Nous souhaitons, sinon supprimer les articles 10 et 11, du moins largement les amender en vue notamment d'assurer l'équilibre entre les autorités administratives et les acteurs économiques. Tel est l'objet des amendements que nous présentons aux articles 10 et 11.

Les amendements identiques de suppression de l'article 10 visent, quant à eux, plus particulièrement le fait que, comme le prévoit l'alinéa 2, « *le rapporteur général peut proposer à l'Autorité de la concurrence de se saisir d'office* », l'alinéa 3 précisant que « *les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État* ».

Alors même que d'autres articles du projet de loi tendent à assouplir ou à simplifier – ce qui est une intention louable, notamment les modalités de construction ou de développement des zones d'activités – je pense aux dispositifs expérimentaux prévus en région Champagne-Ardenne –, l'article 10 introduit au contraire un élément de complication et de perte de temps, d'autant que l'alinéa 2 ne prévoit aucun délai limitant le temps de réflexion de l'Autorité de la concurrence : on sait seulement qu'elle devra rendre son avis avant le début de l'enquête publique. Le décret d'application sera-t-il plus précis ? Quel sera son contenu, monsieur le ministre ?

Alors que les opérations d'urbanisme peuvent avoir un intérêt stratégique majeur pour les territoires, le risque de les voir ralentir de manière indéfinie ne nous permet pas d'envisager avec tranquillité les nouvelles compétences de l'Autorité de la concurrence en la matière.

Telle est la raison pour laquelle nous demandons la suppression de l'article 10.

**M. Patrick Hetzel.** Même si l'avis de l'Autorité de la concurrence est consultatif, nous nous interrogeons également sur la constitutionnalité de l'article 10 au regard du principe de libre administration des collectivités territoriales.

Pouvez-vous nous donner l'avis du Conseil d'État sur cet article ?

**M. Jean-Christophe Fromantin.** Les normes envahissent déjà l'ensemble des processus de décision des collectivités territoriales et des entreprises. Prévoir des avis supplémentaires n'est pas de nature à simplifier les prises de décision. Les responsables ont déjà, dans le cadre normatif actuel, tous les éléments pour décider : faisons-leur confiance.

De plus, sur quels critères l'Autorité de la concurrence se fondera-t-elle pour rendre ses avis ? Les situations, notamment de monopole, entre les territoires recouvrent des réalités très différentes. Un monopole peut en effet rendre service à la population dans un territoire souffrant de désertification. C'est pourquoi l'intervention de l'Autorité de la concurrence me laisse dubitatif. Les organismes qui doivent déjà se prononcer en matière d'urbanisme et les consultations que les responsables locaux doivent conduire pour lancer un plan local d'urbanisme (PLU) ou un schéma de cohérence territoriale (SCOT) sont suffisants.

C'est la raison pour laquelle je demande moi aussi la suppression de l'article 10.

**Mme Brigitte Allain.** Nous avons également déposé un amendement visant à supprimer l'article 10, lequel donne des compétences nouvelles à l'Autorité de la concurrence afin de faciliter la construction ou l'agrandissement de projets de grande distribution, alors même que de nombreux élus locaux ont eu le courage de limiter l'artificialisation excessive des sols, qui a des conséquences graves sur les plans humain et économique en termes notamment d'inondation.

Les nouvelles compétences de l'Autorité de la concurrence affaibliront les règles existantes en matière d'urbanisme, qui sont le fruit de longs débats parlementaires. Elles inciteront au bétonnage des meilleures terres arables, notamment en périphérie des villes, alors que la dernière conférence environnementale s'est fixé pour objectif : « *zéro artificialisation nette des sols* ».

Si l'objectif de l'article 10 est de redonner du pouvoir d'achat aux consommateurs, la méthode d'introduire plus de concurrence entre les enseignes n'est pas la bonne, du fait que celles-ci mènent une guerre des prix dont les effets sont destructeurs tant pour les producteurs, notamment agriculteurs, que pour les commerces de centre-ville.

Ces effets destructeurs ont de plus un effet boumerang, puisqu'ils entraînent des fermetures toujours plus nombreuses d'enseignes, qui laissent derrière elles des friches commerciales bétonnées.

**M. le ministre.** L'article 10, tel qu'il est rédigé, donne la faculté de saisir l'Autorité de la concurrence : il n'instaure en aucun cas une procédure supplémentaire obligatoire. Il ne rend donc pas plus complexes l'élaboration des documents d'urbanisme ou leur modification.

Plutôt que de revenir sur la composition ou les règles de fonctionnement de la Commission nationale d'aménagement commercial (CNAC) ou des commissions départementales (CDAC), c'est-à-dire du dispositif d'urbanisme commercial qui a été récemment modifié, il est apparu, après audition de la CNAC et des CDAC, que la principale difficulté qui demeure, par-delà les choix effectués aux plans national ou local, est l'existence de documents d'urbanisme – SCOT ou PLU – excessivement malthusiens en termes d'activité économique. C'est pourquoi l'article 10 donne au préfet la possibilité de demander à l'Autorité de la concurrence un avis sur les textes d'urbanisme qui ne sera en aucun cas liant ou conforme, mais l'éclairera dans l'exercice de son contrôle de légalité.

La loi permet déjà au ministre de l'économie de saisir l'Autorité de la concurrence. Le texte offre cette même possibilité au préfet et prévoit que le rapporteur général de cette autorité pourra s'autosaisir. En aucun cas, je le répète, il ne crée une nouvelle formalité obligatoire.

Les critères de l'Autorité de la concurrence pour rendre son avis reposeront sur les fondements même de sa compétence, qui porte sur toute question relative à la concurrence, qu'il s'agisse des commerces de détail ou des grandes surfaces. L'abus de position dominante relève de sa compétence. Elle contrôle les concentrations et elle a déjà rendu deux avis, en 2010 et 2012, sur les zones de chalandise. Elle pourra donc rendre un éclairage sur la manière dont est prise en compte la réalité de la concurrence dans les documents d'urbanisme, qu'elle examinera au regard de ses missions propres à partir de sa connaissance économique du territoire.

L'objectif du texte n'est donc en aucun cas de rendre obligatoire l'avis de l'Autorité de la concurrence en la matière : il est purement facultatif et ne sera pas liant. Il ne saurait donc être bloquant en termes de délai.

Le Conseil d'État a rendu un avis favorable à ce dispositif complémentaire visant à éclairer le contrôle de légalité du préfet.

Enfin, monsieur Jean-Frédéric Poisson, l'avis que le Gouvernement a demandé en juin dernier à l'Autorité de la concurrence concerne uniquement les professions juridiques réglementées et non l'ensemble du texte. Elle l'a remis cet après-midi et il est en ligne sur son site. Je le découvrirai en même temps que vous ce soir.

**M. Gilles Savary, rapporteur thématique.** Vous avez raison, mes chers collègues, d'ouvrir le débat : l'urbanisme commercial est tiraillé entre le principe de la liberté commerciale et son caractère urbanistique. L'urbanisme commercial ne saurait être réduit au simple critère concurrentiel : les élus locaux doivent conserver la possibilité d'aménager des équilibres territoriaux à travers un politique d'implantation commerciale. On ne saurait faire basculer l'urbanisme commercial ni dans le seul urbanisme, au mépris de la concurrence, ni dans la seule concurrence, au mépris des équilibres territoriaux. Les situations sont différentes selon les territoires. Une situation de monopole peut être heureuse dans des zones où aucune autre enseigne ne souhaite s'installer – je pense notamment aux petites communes ou aux petites préfectures. Il ne faudrait pas que l'Autorité de la concurrence émette des avis dogmatiques, reposant sur une analyse *in vitro*, en laboratoire, qui ignore la réalité du terrain.

Le texte propose un dispositif uniquement destiné à éclairer l'opinion du préfet et du ministre, qui, en tant que garants des grands équilibres, doivent pouvoir s'assurer, dans des cas litigieux, du degré d'exposition des documents d'urbanisme à d'éventuels contentieux, ne serait-ce que pour prévenir les élus locaux ou leur faire des observations. Je rappelle que, si les SCOT et les PLU sont approuvés par les élus locaux, le préfet a un droit d'observation et peut saisir la justice.

Il ne s'agira de plus que d'un avis simple, qui ne sera pas conforme : il n'engagera ni le préfet ni le ministre ni les collectivités territoriales. Cet avis sera une soupape de sécurité en cas de difficultés locales.

Je tiens toutefois à formuler une réserve, monsieur le ministre : il n'est pas question de faire basculer l'urbanisme commercial dans le seul droit de la concurrence et dans le libéralisme.

Avis défavorable aux amendements identiques de suppression.

**M. Olivier Carré.** L'article 10, en dépit de tout ce que j'ai pu entendre, ne s'inscrit pas dans une logique d'allègement des procédures. Le préfet souhaitera disposer de l'avis de l'Autorité de la concurrence dans les situations les plus délicates, qui dévorent déjà un temps considérable en termes de procédure. C'est d'autant plus regrettable que l'avis de l'Autorité de la concurrence devra être rendu, ce qui est naturel, avant le dépôt des dossiers, ce qui ne facilitera pas le dialogue au sein des collectivités qui approuvent les documents d'urbanisme.

De plus, la Commission européenne souhaite que les documents territoriaux ne soient plus que des documents à dominante urbanistique – je vous renvoie à l'examen de la loi de modernisation de l'économie dont les débats avaient longuement porté sur ce point. Je suis

donc surpris que le Gouvernement français introduise l'Autorité de la concurrence dans la procédure, dans la mesure où cela donnera prétexte à des groupes, désireux de s'installer dans certains territoires, de contester l'avis de l'Autorité de la concurrence. L'article 10 me semble donc fragiliser l'évolution actuelle qui vise à faire des documents d'urbanisme commercial des documents à dominante non pas concurrentielle mais urbanistique.

**M. le président François Brottes.** J'ai soutenu, lors de l'examen du projet de loi relatif à l'artisanat, au commerce et aux très petites entreprises, un amendement visant à lier les permis de construire à un avis favorable de la CDAC.

Je suis ces questions depuis longtemps, notamment depuis l'examen de la loi de modernisation de l'économie : je tiens en effet à rappeler que le droit européen nous interdit de prendre comme prétexte le facteur de la concurrence pour décider d'une implantation commerciale : il nous interdit toute allusion, en matière de droit de l'urbanisme, à la concurrence, ou de choisir la nature des commerces ou les enseignes.

Lier les permis de construire à un avis favorable de la CDAC a donc permis de faire œuvre utile.

La question de la concurrence est majeure dans la mesure où les centrales d'achat se rassemblent et que certaines enseignes exercent, le plus souvent *via* des filiales, un monopole sur des territoires, ce qui n'est pas sans conséquence sur les fournisseurs, qui peuvent être exclus du marché, et sur les consommateurs, en matière de prix. Or nous ne savons pas régler ce problème de concurrence par la politique d'urbanisme.

La présente disposition n'enlève nullement aux élus locaux leur capacité de discuter, à travers les SCOT, de l'endroit où seront implantées les zones commerciales ainsi que leur surface. Mais seule l'Autorité de la concurrence – c'est son métier – peut constater les situations de monopole. Voilà pourquoi cette mesure a été introduite dans le texte.

**Mme Audrey Linkenheld.** Comme le rapporteur thématique, je pense qu'il faut trouver un équilibre entre l'aménagement du territoire et la concurrence, et qu'il ne faut pas faire entrer totalement la concurrence et le libéralisme dans l'aménagement du territoire.

J'ai bien compris que l'Autorité de la concurrence était là pour émettre un avis, mais j'aimerais avoir quelques garanties sur la manière dont le préfet en tiendra compte. En effet, même si l'avis n'est pas liant, il est rendu pour que le préfet le lise et en tienne compte. Je connais aussi des documents d'urbanisme dans lesquels on préfère créer des zones économiques que des zones de logement, car on a un peu moins peur des enseignes commerciales que de ceux qui pourraient occuper des logements sociaux. Comment le préfet répondra-t-il à des injonctions qui peuvent parfois paraître contradictoires entre la volonté du Gouvernement, d'une part, d'accompagner la construction de logements et, d'autre part, de lutter contre un certain malthusianisme ?

Pour avoir fait un petit tour de France en matière d'application de lois sur le logement, je sais que, s'ils sont toujours très volontaires, les préfets peuvent aussi se sentir parfois un peu démunis face aux multiples priorités qu'on leur demande de suivre en même temps. J'aimerais donc avoir quelques garanties sur la manière dont l'avis de l'Autorité de la concurrence sera traité afin d'être certaine que la concurrence ne prendra pas le pas sur l'aménagement du territoire et la construction de logements.

**M. le président François Brottes.** Je vous rappelle que Audrey Linkenheld était rapporteure de la loi ALUR.

**Mme Michèle Bonneton.** L'article 10 précise que l'Autorité de la concurrence peut se saisir d'office de ces projets, autrement dit s'autosaisir. Cela risque de faire prédominer la concurrence économique sur l'urbanisme et l'aménagement du territoire.

Par ailleurs, les projets d'ouverture de grandes surfaces doivent s'intégrer dans un projet d'aménagement local. L'Autorité de la concurrence sera-t-elle suffisamment proche de ce qui se passe localement ?

On risque de se diriger vers la construction de davantage de grandes surfaces pour assurer une meilleure concurrence. Or cela demeure toujours un peu illusoire du fait des centrales d'achat.

L'implantation de grandes surfaces en périphérie des villes est par ailleurs très dommageable pour le commerce de centre-ville – on le constate dans toute la France. D'ailleurs, l'un des objectifs de la loi relative à l'artisanat, au commerce et aux très petites entreprises – loi que nous avons adoptée à une large majorité il y a quelques mois – était de favoriser le commerce en centre-ville, ce qui commence à se faire en réhabilitant les centres-villes. En conséquence, je vois là une légère contradiction entre le présent article et la loi que nous avons votée.

**Mme Véronique Louwagie.** Monsieur le ministre, vous avez indiqué qu'il n'y avait pas d'impact en termes de délais. Il n'empêche que la saisine de l'Autorité de la concurrence constitue une opération supplémentaire qui va nécessairement rallonger une procédure qui est déjà très longue et qui, le plus souvent, connaît des recours avec des durées très importantes.

Il est important de trouver un équilibre entre l'urbanisme et l'économie. Mais ne faut-il pas faire confiance aux élus ? Finalement, c'est l'autosaisine de l'Autorité de la concurrence qui pose problème. N'y a-t-il pas là une défiance à l'égard des élus ?

Il est de plus en plus question de décentralisation, de donner davantage de pouvoirs aux régions en matière économique. Or, avec cet article, on recentralise les pouvoirs : il y a là une incohérence.

L'étude d'impact fait état de consultations menées auprès de certaines enseignes – je m'étonne d'ailleurs que seules deux d'entre elles, Casino et Leclerc, soient nommées – mais ne mentionne pas leurs conclusions. Quels sont également les avis des fédérations professionnelles, comme le Conseil du commerce de France, l'Union professionnelle artisanale (UPA) et la Confédération générale des petites et moyennes entreprises (CGPME) ?

**M. Bernard Gérard.** Cet article m'interpelle. Nous sommes dans une période extrêmement difficile. Toutes les collectivités territoriales – régions, départements, intercommunalités – s'interrogent sur leur capacité d'investir. La seule possibilité consiste donc actuellement à se tourner vers le privé qui dispose sans doute de plus de marges de manœuvre et peut ainsi aider le secteur du bâtiment et des travaux publics qui, on le sait, est si menacé.

Monsieur le ministre, je suis donc pantois devant un article qui constitue un nouvel obstacle, qui va générer des contentieux, des interprétations, des difficultés de tous ordres. Mais où va-t-on ? Ce texte a la prétention de favoriser la croissance et l'emploi alors qu'il

contient des dispositions qui vont exactement à l'encontre de ce que nous voulons faire. Voilà pourquoi il faut supprimer l'article 10.

**M. Christophe Caresche.** Il faut peut-être clarifier les objectifs de cet article.

Je suis élu d'un département, Paris, dans lequel l'Autorité de la concurrence a souligné, à plusieurs reprises, que les conditions de la concurrence en matière de grande distribution n'étaient pas satisfaisantes. Pour parler clairement, une enseigne y a nettement une position dominante. L'Autorité de la concurrence a néanmoins indiqué qu'elle n'avait pas le pouvoir de traiter ce problème.

Si l'article 10 vise précisément à réguler la concurrence au bénéfice des consommateurs afin d'éviter les situations dominantes qui se traduisent par des prix excessifs, alors il est tout à fait bienvenu.

**M. Jean-Charles Taugourdeau.** Monsieur le ministre, pensez-vous vraiment qu'on a la connaissance du territoire sous l'angle économique seulement à Paris ? Que vont devenir les études de marché ? Auront-elles toujours un sens ? Après tout, peut-être avez-vous l'intention de supprimer aussi les chambres de commerce et d'industrie. Au vu des professions que vous avez exercées, vous savez que l'éloignement n'est pas toujours pertinent pour juger de la validité d'un projet d'installation. Vous allez en outre allonger les délais d'installation pour tous ceux qui voudraient investir dans les circuits courts.

**M. le président François Brottes.** Mes chers collègues, le rapporteur thématique et le ministre répondront à vos questions lors de la prochaine séance.

\*

\*      \*

## Membres présents ou excusés

### Commission spéciale chargée d'examiner le projet de loi pour la croissance et l'activité

Réunion du mardi 13 janvier 2015 à 17 h 15

*Présents.* - M. Julien Aubert, M. Yves Blein, Mme Michèle Bonneton, M. Jean-Louis Bricout, M. François Brottes, Mme Colette Capdevielle, M. Christophe Caresche, M. Olivier Carré, M. Christophe Castaner, M. Jean-Yves Cautlet, M. Jean-Paul Chanteguet, M. Gérard Cherpion, M. Alain Chrétien, M. Jean-Louis Costes, M. Marc Dolez, Mme Françoise Dumas, Mme Corinne Erhel, Mme Sophie Errante, M. Olivier Faure, M. Richard Ferrand, M. Jean-Christophe Fromantin, M. Bernard Gérard, M. Jean-Patrick Gille, M. Joël Giraud, M. Philippe Gosselin, M. Jean Grellier, M. Michel Heinrich, M. Patrick Hetzel, M. Philippe Houillon, M. Guénaël Huet, M. Sébastien Huyghe, Mme Bernadette Laclais, Mme Laure de La Raudière, M. Jean-Luc Laurent, M. Dominique Lefebvre, M. Arnaud Leroy, Mme Audrey Linkenheld, Mme Véronique Louwagie, M. Gilles Lurton, Mme Martine Pinville, Mme Elisabeth Pochon, M. Jean-Frédéric Poisson, Mme Monique Rabin, M. Denys Robiliard, M. Jean-Louis Roumegas, M. Gilles Savary, M. Christophe Sirugue, M. Jean Charles Taugourdeau, M. Jean-Marie Tetart, M. Alain Tourret, M. Stéphane Travert, Mme Cécile Untermaier, Mme Clotilde Valter, M. Philippe Vigier, M. Michel Zumkeller

*Excusé.* - Mme Sandrine Mazetier

*Assistaient également à la réunion.* - M. Éric Alauzet, Mme Brigitte Allain, M. Jean-Pierre Decool, M. Hervé Mariton, M. Lionel Tardy, M. Jacques Valax

